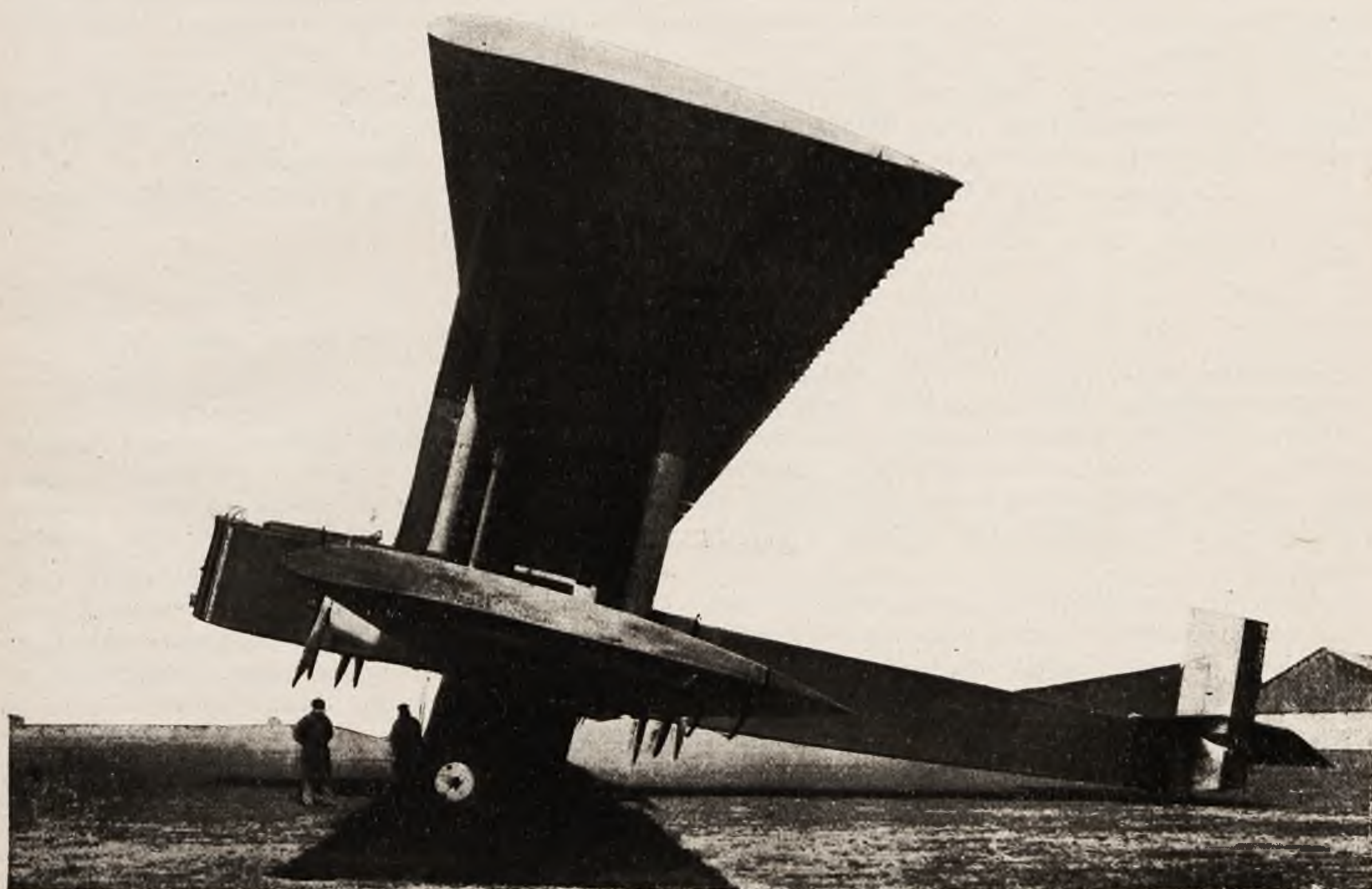
LOT POLSKI

ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA

Nr 27 (12) WARSZAWA, GRUDZIEŃ 1925 Rok III



SUPER-GOLIATH Z REKORDÓW BOSSOUTROT

LIST OTWARTY

Do Pana Prezydenta Rzeczypospolitej.

O organizację państwową lotnictwa

W chwili gdy Państwo nasze przechodzi okres przesilenia rządowego, jako obywatel kraju i członek tej organizacji, nad którą Pan Prezydent sprawuje Najwyższy Protektorat, uważam za swój obowiązek zwrócić Jego uwagę na nieodzowną konieczność, by w okresie tym została poddana najskrupulatniejszej rewizji obecna organizacja władz lotniczych.

Jako czynnik cywilizacyjny i pierwszorzędny środek obrony politycznej niepodległości, lotnictwo wymaga szczególnie bacznej uwagi najwyższych władz i nie może nadal być wynikiem przypadkowości, zwłaszcza że jego technika i siła rozwija się poza granicami kraju w sposób niezwykle szybki a dla suwerenności naszej niebezpieczny. Lotnictwo powinno stać się ważnym punktem programu rządowego, jednolitego we wszystkich licznych dziedzinach tej pracy, bowiem we wszystkich działach nie tylko wewnętrznej ale i zagranicznej naszej polityki lotniczej panuje brak twórczego planu i zamieszanie pojęć grożące coraz większemi szkodami Państwu.

Interpelacje sejmowe, rezolucje senatu i ostatnio całkowite odrzucenie rządowego projektu lotniczej ustawy w Komisji Sejmu odsłaniają zaledwie drobny fragment tego coraz bardziej groźnego stanu.

Rząd, który powstać ma z dzisiejszego przesilenia musi mieć w swym składzie specjalny organ polityczny, odpowiedzialny za politykę lotniczą. Kontynuowanie dotychczasowego chaosu i marazmu grozi nieobliczalnemi skutkami.

Streszczone w ten sposób moje przekonania są również wyrazem uchwał Walnego Zgromadzenia Ligi Obrony Powietrznej Państwa, liczącej około 400000 członków; — podyktowane troską o jedno z najpoważniejszych zagadnień bytu państwowego, zasługują na to, by zostały przyjęte pod rozwagę Pana Prezydenta.

Warszawa, 16 listopada 1925 r. *(—) inż. WACŁAW JANUSZEWSKI, senator.*

* * *

Przesilenie polityczne a przesilenie w lotnictwie

Ustąpienie rządu p. Władysława Grabskiego nastąpiło na gruncie zagadnień gospodarczo-finansowych. Było to najzupełniej naturalnem zjawiskiem, gdyż sanacja gospodarczo-finansowa była głównem mottem gabinetu, była osią jego polityki, była wreszcie jego racją bytu.

Poruszane niejednokrotnie na forum publicum, z mównic sejmomych i z za stołów poszczególnych Komisji Sejmu i Senatu, zagadnienia naszego rodzimego lotnictwa i jego ostrych niedomagań znaczeniem swem przypominały może drobne utarczki w parlamentarnej batalji i nigdy nie ściągały na siebie tej uwagi, jaka się lotnictwu od przedstawicielstwa narodowego należy.

Przyczyną tu nie jest stosunkowo słaba jeszcze rola jaką odgrywa nasze lotnictwo w gospodarczych stosunkach i na polu obrony państwa, gdyż fakt ten sam przez się raczej podkreślić by powinien konieczność żywej i serdecznej nad niem opieki — przyczyną jest niedostateczne uświadomienie w tej dziedzinie szerokich mas wyborców i ich mandatarjuszy.

Dalecy jesteśmy jeszcze od chwili w której program lotnictwa będzie sprawą gabinetową, kiedy stronnictwa polityczne będą miały własne w tej dziedzinie poglądy i własne programy.

W gorących czasach wielkiej wojny znane są fakty gdy ministrowie wojny ostro byli powoływani do odpowiedzialności za stan lotnictwa i ponosili zań osobiste konsekwencje.

Wierzymy, że czasy te w Polsce jednak nadejdą.

Nadejść muszą, gdyż sytuacja nasza pod względem lotniczym nie tylko że nie jest zadowalniającą lecz staje się coraz bardziej groźną. Nikogo nie chcemy posądzać o wrogie względem nas zamiary, nigdy jednak nie odstąpimy od zasady, że niezawisłość nasza zawsze, nawet w najbardziej ustalonych stosunkach pokojowych, musi mieć gwarancje własnej siły. Postępy nasze rozpatrywa trzeba w związku z całokształtem rozwoju lotnictwa światowego. W tym świetle sytuacja nasza w niczem się nie poprawiła.

Problem podsekretarjatu polskiego lotnictwa

Męskie wystąpienie senatora Januszewskiego przychodzi w momencie, gdy rozwój lotnictwa za naszą wschodnią granicą staje się coraz bardziej imponującym, a gdy wersalskie pęta lotnictwa niemieckiego zdejmują parlamentarjusze z Locarno

Lotnictwo staje się coraz donioślejszą sprawą, która ma swe tajniki i w wewnętrznej i w zagranicznej polityce i której niewolno marnotrawić po rozproszonych biurach i referatach.

Rozproszkowanie pracy jest jej zmarnowaniem a rozproszkowanie odpowiedzialności jest jej zaprzeczeniem.

Podsekretarjat stanu dla lotnictwa jest koniecznością narodową.



Ś. P. STEFAN ŻEROMSKI

Dnia 20/XI b. r. zamknął na zawsze strudzone powieki arcymistrz literatury polskiej ś. p. Stefan Żeromski.

Redakcja „Lotu Polskiego", na równi z całym narodem, chyląc kornie czoło przed hetmańską trumną wielkiego pisarza, czci przedewszystkiem Tego, który pierwszy w naszej literaturze wyśpiewał w swojej „Urodzie życia" cudowny pean na cześć aeroplanu i dał genjalny obraz powietrznego lotu.

Fragment tego opisu dajemy poniżej.

* * *

Nisko nad szarem morzem, które się mieni, przelatuje zjawisko ciemne i na przestwór rzuca swój kształt, odbicie swojej postaci. To cień chmury. Dalej leci po tem morzu forma inna, szybko zmieniająca miejsce swoje, cudacznokształtna. To cień powietrznego statku. Wiatr ostry zawiał z boku. Rozłucki wziął się z całej mocy do koła. Instynktowną forsą, siłą ptaka, samowiedzą rąk, nóg i stosu pacierzowego wparł się nieomylnie w przyrząd. Nie wiedząc, jak i kiedy to uczynił, nastawił chył szczęśliwie i nabrał pod się wiatru. Poniósł się w górę, jak kania. Dźwignął lotki prawego skrzydła i sprostował aeroplan. Popłynął w zimno, w ciemniejącą, wciąż ciemniejącą otchłań górną. Stała mu się wysokość równie bliską, przyciągającą, jak głębokość. Ręce kostniały i w palcach nóg uczuł mrowienie, w krzyżu dreszcz i niepojętą, nieopisaną rozkosz. Serce szybko łomotało. Ciosy jego biły nad próżnią głośno, jak śmigło nad utwierdzeniem ziemskiem, — jakgdyby to biło serce wszystkich rzeczy, które zostały nisko. Piotr ujrzał pod sobą falisto rozłożone białe chmury, nieruchome, wielorunne skupienia kształtów, — nowe piętro bytu, jakoby wyższy, drugi ląd. Wyższy stopień radości, nadziemski jej stan przepłynął przez serce. Wtedy westchnienie wyrwało się z tego serca:

— O, Boże!

Lecąc w niebiosach, na długo zapamiętał się i zatopił w Bogu. Wspomniał ojca wyciągnięte kości rąk i zmarłej uśmiech Tatjany. Modlił się za nich.

Gdy się ocknął znowu, z całej siły czepił się dłońmi sterowniczego kółka i rządził niem za pomocą ruchów doskonałych, pewnych, celowo i matematycznie trafnych, które nie płynęły z rozumu, lecz raczej z instynktu całego ciała, z boskiej doskonałości ruchu kości, mięśni i żył. Zatoczył oczyma pytające koło i zbadał, gdzie jest. Był w półmroku, w zimnie i niewiadomych, zmiennych prądach wietrznych. W dole płynęły chmury. Na chmurach leżały pobrzeża blasku słońca, lecz wyższe obłoki wirowały i niosły się w przestwór na skrzydłach wiatru. Prądy powietrzne zmieniały się wciąż i tak dalece, że lotnik nie mógł zmiarkować, który kierunek jest główny i dokąd niesie. Chwilami statek był jakby na rozdrożu, w wiatrowisku. Ulegał szarpaniu we wsze strony, albo trafiał w tak niebezpieczną „dziurę" wichrową, w lej, gdzie borykały się ze sobą wiry, tworząc jakby trąbę powietrzną. W takich studniach międzywichrowych śmigło zarabiało się w pracy bezpłodnej, skrzydła nie mogły pochwycić pod się głównego nurtu i leciało w dół organon lotnicze. Lecz lochy te miały swe dna, po których płynęły w dal łagodne rzeki powietrzne, niosąc cicho i bezpiecznie jak rodzinna woda łódź z dziećmi.

Piotr czuł mróz w rękach, w stan zgrubienia zakuwający palce. Rozumiał, że nie zawładnie kołem steru, jeśli uderzy nowy atak sprzecznych ciągów. Zarazem nagle poczuł, że śmigło tnie wolniej, a silnik warczy ociężalej. Przeleciała myśl, że benzyna jest na wyczerpaniu. Dreszcz nowego porządku, — świadomy sylogizm, — przeszył całe ciało aż do kończyn palców. Natychmiast pohamował lot i, nastawiwszy chył, puścił się w dół lotem szybowym, w ukos, jak orzeł, gdy zatacza kręgi ku ziemi. Płynął szybko własnym ciężarem, ciął sobą obłoki, jak ostry miecz, przeszywał jasne powietrze, jak strzała, którą chłopcy puszczają. Serce biło wolniej, ciszej, chwilami od wzruszenia stawało w biegu. Znowu przelotne zjawy nadmorskich obłoków... Ujrzał oświetlone odmęty. Wiatr go nagły uderzył w bok, porwał w nieznany prąd i niósł w sobie. Piotr wparł się lewem skrzydłem w ten wiatr — i ocalał. Lecz zatoczył statkiem półkole, szerokie aż do nieskończoności. Usłyszał pod sobą huk. Morze! Leciał nad niem pod kątem niesłychanie ostrym, zbliżając się, zniżając, szybując nad wodami, jak kormoran. Zadrżał na całem ciele, nie widząc nigdzie lądu. Nigdzie, nigdzie! Świst w uszach zagłuszyły potworne głosy bałwanów. Wbił oszalałe oczy w dal, szukając ratunku. Zielone, pieniste morze! Silnik charczał ociężale, coraz wolniej, słabiej, jak gardziel konająca. Śmigło, tworzące tajemnicze koło potęgi, świetlisty zygzak władzy nad powietrzem, ukazywać poczęło swe oblicze. Wreszcie stanęło, jak geometryczna średnica, przekreślająca na wieki koło życia. Wyjrzały wokół pieniste pyski miljona lewiatanów, wzniosły się z odmętów miljony łbów i ciekawie wejrzały na powietrznego ptaka. Odsłoniła się nieskończona czeluść. Piotr ujrzał ją nie tylko oczyma, lecz głębokością rozumu. Jeszcze raz drgnęło, zatoczyło się śmigło, jeszcze dźwignął się lotny jego impuls, — i ostatni raz zwisło, jak wytrącony miecz. Dolne koła plusnęły o fale, wyciągające ku górze swe paszcze . . . . .

MJR S. G. ADAM STEBŁOWSKI

Pierwsze w Polsce zawody balonów wolnych



Najstarszy chronologicznie środek sztucznego lotu człowieka, w o l n y b a l o n posiada dotąd poważne znaczenie, chociaż, naturalnie, nie może być nazwany rzeczą modną lub nową.

Znaczenie lotów na balonach wolnych, częstokroć niedoceniane przez niefachowców lub ludzi uprzedzonych zgóry do tego „pradziadka żeglugi powietrznej", jest bardzo różnostronne.

A więc, przedewszystkiem, balon wolny, lecący z wiatrem, w jego kierunku i z jego szybkością, daje wyjątkowo spokojne warunki obserwacji w locie, gdyż staje się sam jakgdyby częścią otaczającego go żywiołu i ułatwia ogromnie przez to możliwości pracy obserwacyjnej.

Stąd też balon wolny pozostaje bardzo cennym środkiem dla różnego rodzaju b a d a ń a e r o l o g i c z n y c h i dla praktycznego zaznajamiania się z otaczającą kulę ziemską troposferą.

Samo pilotowanie balonem wolnym wymaga bardzo dużej znajomości warunków aerologicznych, o ile pilot chce wykonać postawione sobie zadanie, t. j. o d b y ć l o t m o ż l i w i e d a l e k i i d ł u g o t r w a ł y — w kierunku określonym zgóry, na podstawie danych meteorologicznych chwili odlotu, oraz, po części, warunków terenu, nad którym będzie przelatywać.

Wszechstronne badanie w warunkach spokojnego lotu aerostatycznego prądów powietrznych i całego szeregu szjawisk atmosferycznych, wpływu wysokości na organizm człowieka, stanu wysokich warstw powietrznych z punktu widzenia bakterjologicznego; sprawdzanie w tychże warunkach różnego rodzaju przyrządów aeronawigacyjnych i wykonywanie obserwacyj astronomicznych, wyrabianie w aeronautach hartu ducha i ciała oraz zamiłowania do żeglugi powietrznej — są to wszystko dodatnie możliwości, które cechują stary, ale do dziś żywotny balon wolny.

Następnie balon wolny jest konieczną szkołą wstępną dla pilotów sterowców oraz absolutnie niezbędnem uzupełnieniem wyszkolenia wojskowych obserwatorów z balonów na uwięzi. Pierwsi bowiem muszą posiąść dobrą znajomość lotu aerostatycznego („zachowania" się gazu nośnego w najrozmaitszych warunkach atmosferycznych) i wogóle samej atmosfery, nim zaczną szkolić się w locie o charakterze mieszanym, statyczno-dynamicznym, jakim jest lot sterowców. Drudzy natomiast muszą zawsze liczyć się z możliwością zerwania liny uwięzi balonu obserwacyjnego, powodującą przymusowy lot wolny, przyczem, naturalnie, w czasie wojny, wchodzi w grę ten bardzo ważki moment, że nie wolno biernie oddać się napędowi wiatru, gdy kierunek jego zmierza ku nieprzyjacielowi.

Poza tem loty na balonach wolnych mogą być jeszcze wybornem przygotowaniem dla przyszłych pilotów szybowców (płatowców bezsilnikowych), dla których znajomość prądów powietrznych jest zupełnie pierwszorzędnego znaczenia, decydującą wogóle o wszystkiem. Wreszcie dokładna znajomość troposfery jest niezbędną dla umiejętnego, wydajnego i oszczędnego zastosowania „zaporowych" biernych środków obrony przeciwlotniczej, składających się z zespołów cienkich linek stalowych, unoszonych na wielką wysokość przez małe balony na uwięzi lub latawce.

Jest też balon wolny bardziej dostępnym i tańszym środkiem sportowej żeglugi powietrznej, niż kosztowne sterowce i płatowce.

Jednem więc słowem, balon wolny żyje dotąd i zajmuje należne mu miejsce wszędzie w krajach przodujących cywilizacyjnie, a więc na Zachodzie Europy i w Ameryce Północnej. Dzięki też temu widzimy tam częste loty na balonach wolnych i specjalne zawody balonowe tego rodzaju.

Takiemi były słynne międzynarodowe zawody w lotach na odległość o nagrodę imienia G o r d o n - B e n n e t t a, które odbywały się w latach 1905—1913 i później 1920—1924, przyczem ostatecznie zdobyła tę nagrodę Belgja (po 3 kolejnych zwycięstwach).

Zwycięska Belgja zapoczątkowała ponownie w r. b. nową serję zawodów, t. zw. II-ie zawody Gordon-Bennetta, które odbyły się po raz pierwszy w czerwcu r. b. w Brukseli, przyczem nagrodę znowu zdobyli Belgowie.

We Francji istnieją liczne zawody w lotach na balonach wolnych o różne nagrody przechodnie, widzimy też zwyczaj wypuszczania wielu takich balonów w dniu święta narodowego (14 lipca).

Niemcy miały przed wojną nader liczne Luftschiffer-Verein'y (około 100) i balony wolne były tu ulubionym a bardzo popularnym środkiem sportu, który odżył znowu i rozwija się po wojnie światowej (od r. 1920).

Także i nasz wschodni sąsiad nie zapomina o nich bynajmniej i np. świeżo, 18 lipca r. b., zdo-



PUHAR IM. PŁK. WAŃKOWICZA



było tam nowy rosyjski rekord wysokości lotu na balonie wolnym — 7.400 m. (przedwojenny rosyjski wynosił w r. 1913 tylko 6.400 m.).

Zrozumiałe więc jest, że i my nie możemy i nie powinniśmy być w tyle na tem polu żeglugi powietrznej. Zapoczątkowano u nas loty na balonach wolnych jeszcze w r. 1921, stopniowo powiększając ich liczbę w latach następnych.

Dnia zaś 25 października r. b., jak pisaliśmy już o tem w poprzednim Nr. „Lotu Polskiego", odbyły się pierwsze nasze zawody balonów wolnych o nagrodę przechodnią, artystyczny puhar imienia pułkownika Aleksandra Wańkowicza, pierwszego organizatora i szefa polskich wojskowych oddziałów balonowych w latach 1919—1923. Puhar ten został ufundowany przez korpus oficerski jednostek balonowych, według projektów również oficerów tych jednostek.

Do zawodów stanęły 3 wolne balony po 750 m.³ pojemności, napełnione wodorem (z butli z wodorem sprężonym, pochodzącym z elektrolitycznej wytwórni wojskowej tego gazu w Jabłonnie), stosunkowo bardzo czystym, bo o sile nośnej 1 m.³ — 1,18 kg.

Załogę każdego balonu stanowiło 2-ch oficerów, których wybrano w drodze losowania ze znacznej liczby kandydatów.

Z liczby startujących 3 balonów, 2 były wyrobu francuskiego („Kraków" i „Warszawa"), trzeci zaś („Poznań") całkowicie wykonano w warsztacie powłokowym Centralnego Zakładu Balonowego w Jabłonnie.

Kolejność odlotu ustalono też w drodze losowania; wypadła ona tak: 1) „Kraków" (załoga: kpt. Kamieński, por. Burzyński), 2) „Poznań" (załoga: por. Zakrzewski, por. Janusz), 3) „Warszawa" (załoga: por. Kowalski, por. Mensch).

Balony odleciały po południu 25.X (ok. godz. 13—14), mając najmniej sprzyjający w danym wypadku kierunek wiatru, bo NON, a więc ku najbliższej od Warszawy granicy państwowej z Prusami Wschodniemi.

W myśl regulaminu zawodów i ze względów zasadniczych, zrozumiałych dla balonów wojskowych, postawiony był zgóry warunek, że nie wolno przelatywać granicy Rzeczypospolitej.

Ostatecznie więc wszystkie 3 balony musiały zupełnie przedwcześnie lądować w okolicach Kolna, mając jeszcze w chwili przystępowania do lądowania bardzo wiele niezużytego balastu (wszystkim pozostało ponad 100 kg.). Wiedząc zgóry o niepomyślnym kierunku wiatru, piloci starali się wykorzystać prądy wewnętrzne panującego cyklonu, aby możliwie odchylić swój lot bardziej ku NO, — nie udało się to jednak naogół im, pomimo wykazanej wielkiej umiejętności pilotowania balonami wolnemi i praktycznego wykorzystywania meteorologicznych warunków chwili.

„Kraków" startował o g. 12 m. 45 przy silnym wietrze przy ziemi, który targał balonem, wydusił zeń trochę gazu i omal nie rzucił balonu, zaraz po odlocie, na przewodniki elektryczne o silnem napięciu na lotnisku. Dzięki wyrzuceniu balastu osiągnięto zaraz pułap 1000 m. i na tej wysokości prowadzono lot z szybkością około 60 km/godz. — przez Marki, wieś Barcze nad Bugiem, wieś Cmocha nad Nar-



ZWYCIĘSKI „POZNAŃ"

wią. Załoga „Krakowa" widziała zdala (o jakie 40—50 km) lecący śladem za nim drugi balon („Poznań"), stracono go jednak wkrótce z oczu. We mgle, zdala przepłynęły: Łomża, Ostrołęka, Kolno. Po przebyciu linji rzeki Pisy zdecydowano rozpocząć lądowanie i przeleciano, na coraz mniejszych wysokościach, nad wsiami: Samule, Ptaki, Szablaki; za tą ostatnią, 2 km. od granicy Prus Wschodnich, wylądowano na polu o godz. 15 m. 30 wśród zbiegowiska włościan, którzy bardzo gorąco i wprost owacyjnie przyjęli pilotów balonu, okazując im potem wszelką pomoc przy opróżnianiu, złożeniu i odtransportowaniu do kolei powłoki balonu.

Drugi zrzędu odleciał o godz. 13 m. 36 balon „Poznań", całkowicie wykonany w wojskowych warsztatach powłokowych w Jabłonnie. Odlot jego był już znacznie łatwiejszy i spokojniejszy, niż pierwszego balonu „Kraków", gdyż nastąpiło w międzyczasie znaczne zmniejszenie szybkości, a szczególnie porywistości wiatru. Balon skierował się w tym samym kierunku, co i poprzedni, przelatując przez Marki — Płudy — Brzezienko — Kurpie (tor kolejowy Ostrołęka—Łapy) — Nowogród — Cwiliny Duże i lądując o g. 16 m. 28 ostatecznie koło wsi Janów, ściśle o 15 km. od granicy niemieckiej; lądowanie było bardzo łagodne, za cały przelot zużyto tylko 40 kilogramów balastu, ściśle zastosowano się do regulaminu zawodów, iż nie wolno lądować bliżej niż o 15 kilometrów od granicy państwowej. Ludność miejscowa okazała bardzo chętnie i wybitnie życzliwie wszelką pomoc, szczególnie wyróżnił się tu wójt gminy Janów, p. Podsiad.

Trzeci i ostatni balon „Warszawa" odleciał o g. 13 m. 50, podczas rozpoczynającego się deszczu i podnoszących się mgieł. Kierunek lotu podobny do poprzednich 2-ch balonów, obserwacja była bardzo trudna. Przeleciano nad samą stacją kolejową Ostrołęka, około g. 16 m. 30 obserwacja stała się prawie niemożliwą, wobec zapadania zmroku przy mgle i deszczu; znajdowano się wtedy nad wsią Miksowizna; lądowanie, wobec blizkości granicy, było dość gwałtowne, kosz przy lądowaniu przewrócił się, ale piloci nie odnieśli żadnych obrażeń. Wylądowanie miało miejsce koło wsi Wincenta o 200 m. od granicznego posterunku Nr. 114, pozostało 150 kilogramów balastu, przyjęcie ze strony ludności miejscowej było też bardzo życzliwe i wprost owacyjne.

*

Rozdanie nagród odbyło się dnia 15.XI b. r. w Zarządzie Głównym L. O. P. P. w obecności pp. gen. Zagórskiego, prezesa Falkiewicza, płk. Wańkowicza, płk. Bołsunowskiego i innych.



ODLOT BALONU „KRAKÓW"

Rekordy Bossoutrot'a

Dnia 12 listopada Lucjan Bossoutrot, pilot firmy Farman pobił 7 rekordów międzynarodowych trwałości i wysokości z wagą użyteczną na aparacie Super Goliath Farman z 4-ma silnikami 500 MK Farman.

Zabrawszy 4.000 kil. wagi użytecznej, netto, trzymał się w powietrzu 2 g. 19 m. 16 sek., po wzbiciu się do wysokości 5.100 m.

Aparat liczy 35 m. rozpiętości, 20 m. długości i 6 m. wysokości; ważył ogółem z urządzeniem elektrycznem T S F, urządzeniem żeglarskiem etc. 13.500 kg.

Silniki są typu dobrze znanego już naszym czytelnikom Farman 500 MK z reduktorami. Silniki i płatowce pochodzą z jednej i tej samej fabryki.

Pomimo zabranego olbrzymiego ciężaru, Bossoutrot startował łatwo i na przestrzeni 100 m. odrywał się samolot od ziemi.

Płatowiec ten w zastosowaniu wojennem jako samolot do bombardowania, podnosząc 4.000 kil. materjałów wybuchowych na tak znaczną wysokość daje już przedsmak potężnego zniszczenia, jakiem grozić może ludzkości wojna powietrzna.

Bossoutrot w dniu 17 listopada ustalił dalszy rekord na tymże płatowcu Farmana. Tym razem zabrany ciężar użyteczny wynosił 6000 kg. Z ciężarem tym wzniósł się on na 3500 m., pozostając w powietrzu przez 1 g. 12 m. 21 s. (ogólna waga samolotu wraz z użytecznym ciężarem wynosiła 14500 kg.).

PŁK. FELIKS BOŁSUNOWSKI

Latawce we współczesnem zastosowaniu

Niezwykły postęp techniczny i rozwój w ścisłem znaczeniu lotnictwa doby obecnej, spowodował zapomnienie najstarszego aparatu lotniczego, jakim jest latawiec. Obecnie w Polsce, za bardzo małemi wyjątkami, nikt nie interesuje się latawcami, a szersze społeczeństwo nawet nie wie, że latawiec i w dobie obecnej może mieć zastosowanie.



TATARSKI LATAWIEC W BITWIE POD LIGNICĄ 1241 r. (*rys. z XIII wieku*)

Latawce znane były już Egipcjanom i Fenicjanom na parę tysięcy lat przed Narodzeniem Chrystusa, unoszono je bądź w celach sygnalizacyjnych (np. przy przybliżaniu się handlowych statków do wybrzeży w celu powiadomienia okolicznych kupców na lądzie, w celu łączności między poszczególnemi świątyniami i t. d.), lub też przy pewnych praktykach tajemniczego kultu religijnego.

Jednakże kolebką latawców są starożytne Chiny, a następnie Japonja. Kroniki chińskie (z 206 r. przed Nar. Chr.), a następnie i późniejsze, pisane przez francuskich misjonarzy (z 1306 r. po Nar. Chr.) notują wzloty latawców podczas koronacji chińskich cesarzy i innych znacznych uroczystości. Opis tych latawców nie zachował się, — misjonarze nazywają je „osobliwemi".

Ze starych rysunków chińskich widać, że latawcom starano się nadawać kształty latającego smoka, ulubionego motywu zachowanego dotad na wyszyciach, malowidłach, rzeźbach i lakach chińskich.

Pierwsze wzloty latawców w Europie datują się legendą o Archytasie z Tarentu (IV w. przed Nar. Chr.), który podobno uniósł się na latawcu, jednakże historyczną datą wzlotu człowieka na latawcu w Europie są dopiero próby Anglika Dansetta (1790 r.), który przy pomocy ogromnego, prostokątnego płaskiego latawca o powierzchni 50 m.² uniósł człowieka na wysokość 90 metrów.

Zaczynając od XVI stulecia naszej ery, latawce służą do różnych eksperymentów przy rozwiązywaniu problematu lotu, a następnie w XVIII stuleciu i do badań elektryczności atmosferycznej.

Zaczynając od genjalnego Leonarda da Vinci, który będąc znakomitym malarzem jednocześnie pracował systematycznie nad rozwiązaniem zagadnienia lotu człowieka drogą naukowych badań, latawce wznosi szereg uczonych, do których zalicza się i słynny matematyk Newton (1720—21 r.).

Franklin i de Ramas (1752 r.) używają też latawców przy badaniu stanu elektryczności w różnych warstwach atmosfery kuli ziemskiej.

Wynalezienie w końcu XVIII stulecia przez br Montgolfier balonu i dokonanie na nich szeregu lotów, następnie próby sterowania balonami w dowolnych kierunkach, zaprzątnęły umysły współczesnych uczonych w kierunku lotu statycznego, t. j. przyrządów lżejszych od powietrza.

Pojedyncze jednostki jednakże interesowały się nadal latawcami i obok fantastycznych projektów (np. Vaussin—Chardannes w 1853 r.), Francuzowi Le Bris (w 1856 r.) udało się wznieść na latawcu w kształcie ptaka (rozpiętość skrzydeł 15 m., długość 4 m., powierzchnia 20 m.², ciężar 42 kg.). Pilot mógł zmieniać nachylenie skrzydeł w stosunku do siły wiatru przy pomocy systemu lin. Lina latawca była umocowana do uprzęży konia, który biegł kłusem pod wiatr, dzięki czemu Le Bris mógł wznosić się na wysokość 50 m.

W końcu XIX stulecia widzimy, iż latawce stale odgrywają poważną rolę w ściśle naukowych badaniach dynamicznego lotu.

Pionierzy współczesnego lotnictwa jak: Lilienthal (1891 r.), Chanute, kpt. Ferber (1901 r.) i br Wright (1900—902) budują swe szybowce, a następnie i płatowce wzorując się na latawcach. Latawce o kształtach szybowca dwupłatowego, posłużyły za wzór przy budowie płatowców br. Wright i kpt Ferbera.

Twórca lotu dynamicznego, inż. Ader, posiłkował się w swych pracach również latawcami.

Postępy w dziedzinie meteorologji i aerologji, wynalezienie szeregu samopiszących przyrządów do pomiarów w tej dziedzinie, pozwalają stosować latawce do badań coraz to wyższych warstw atmosfery. Pierwszy latawiec z samopiszącemi przyrządami był wzniesiony na stacji w Blue-Hill w 1894 r. (Stany Zjednoczone), a już w 1898 r. Ameryka posiadała w tym celu 17 posterunków latawcowych.

Obecnie latawce umożliwiają badania warstw atmosfery na wysokości 10—12 klm. W dziedzinie aerostatyki latawce też przyczyniły się do ogromnego postępu. Mianowicie oficerowie Parseval i Siegsfeld (w r. 1893) opierają się na wzorach latawców, gdy budują oryginalny typ balonu na uwięzi, t. zw. „Drachen-ballon", który dzięki swej równowadze w powietrzu umożliwił wzloty w celach obserwacji przy wiatrach do 18 m. na sek. Wykorzystując patent, Niemcy są dostawcami balonów tego typu dla całego świata aż do 1914 r.

Przy fotografowaniu niedostępnych terenów, latawce mogą być też b. skutecznie stosowane. Pierw-

szych fotografij z latawca dokonał francuz Batut w 1888 r., — dziś istnieją specjalne aparaty fotograficzne, które umożliwiają jednoczesne zdjęcie danego terenu, tak w kierunku pionowym, jak i pod kątem.

Bardzo prosty przyrząd w rodzaju żagla, łatwy do zrobienia, umożliwia wzniesienie aparatu po linie latawca na pożądaną wysokość, a następnie po dokonaniu zdjęcia, natychmiastowe opuszczenie się do rąk fotografa, znajdującego się na ziemi. Przyrząd ten nazywa się na zachodzie „latawcowym listonoszem".

W dziedzinie radio-telegrafji latawce mogą być też wykorzystane — lina uwięzi służy jako antena. W tym celu francuskie oddziały techniczne posiadały przed wojną światową etatowe sekcje latawców.

Na zachodzie stosują też latawce dla reklamy handlowej, unosząc ogłoszenia lub wzory z tektury.

Można też wykorzystać latawce i dla rolnictwa. Wzniesienie szeregu latawców w warstwę chmur gradowych, uniemożliwia formowanie się gradu nad danym terenem.

Miłośnicy latawców proponują zastosować je nawet przy polowaniach i rybołówstwie. W pierwszym wypadku latawiec o kształtach drapieżnego ptaka będzie służyć do naganki dla myśliwych, w drugim — można przy pomocy latawca zarzucać daleko od brzegów siatki i przyrządy rybackie.

Próby zastosowania latawców jako środka ratowniczego dla żeglarzy, dały bardzo dobre wyniki. Latawiec może być unoszony z tonącego okrętu jako sygnał, można też przy pomocy dużych latawców holować do brzegu ratownicze łodzie a nawet i prowizoryczne tratwy. Wiadomem jest, że większość okrętów ginie podczas burzy na skałach lub mieliznach koło wybrzeży. Wiatr i gwałtowne falowanie często wprost uniemożliwia wszelką akcję ratunkową z brzegu, ponieważ wiatry w tych wypadkach mają kierunek ku wybrzeżom, umiejętne zastosowanie latawców może być jedynym i tak prostym środkiem ratowniczym. W dziedzinie wojskowości latawce mają ogromne zastosowanie. Przy pomocy latawców można wznieść nawet i 2-ch obserwatorów. Próby w tym kierunku przeprowadzane przed wojną w Francji, Anglji i Rosji dały znakomite rezultaty.

Stosując szereg latawców, t. zw. „ciąg latawcowy" francuski kapitan (obecnie generał) Sacconey wzniósł obserwatora na wysokość 950 metrów przy obciążeniu kosza balastem 250 kilogramów. Zastosowanie latawców na wojnie dla celów obserwacyjnych datuje od domowych wojen w Japonji (XVIII — XIX stulecie). W wojnie anglo-boerskiej (w 1889 roku), Anglicy wznoszą obserwatorów na latawcach, takież próby czynią Rosjanie w oblężonym Port-Arturze. Wreszcie w wojnie światowej Belgowie na odcinku Flandrji w 1916 r. unoszą obserwatorów na ogromnych latawcach (system por Georg'a, w kształcie szybowca o powierzchniach 56m^2 i 31m^2). Latawce były unoszone na linkach uwięzi na wysokość do 1—1,5 km i były wypadki, że obserwator znajdował się w powietrzu bez przerwy w przeciągu 10 godzin. Najłatwiejszem jest zastosowanie latawców w marynarce wojskowej (sygnalizacja, wznoszenie obserwatorów, radjo i t. d.), ponieważ wiatry na morzu są dość równe i silne, a sam statek jest holownikiem dla latawców, co zwiększa podnośną ich siłę i zabezpiecza większą równowagę.

Oczywiście w obronie przeciwlotniczej latawce mogą pełnić funkcje zaporowe, jak balony, i to na znacznie większe wysokości.

W czasie ćwiczeń okresu pokojowego latawce mogą być b. skutecznie stosowane, bądź to jako cel ruchomy dla artylerji (polowej i przeciwlotniczej) i przy ćwiczeniach w ostrzeliwaniu ruchomych celów z płatowca. W tym celu latawiec przywiązuje się do lokomotywki na szynach, łodzi motorowej, samochodu i t. d., które kieruje się pod wiatr, jednocześnie manipulacje liną dają możność regulować wysokość latawca. Rezultaty takich ćwiczeń na zachodzie dały b. skuteczne wyniki i pozwoliły uniknąć niebezpiecznych ćwiczeń z kiszką, uwiązaną na linie do płatowca, używaną jako cel ruchomy. Ciagnięte na linie latawce nie dają dużego oporu powietrza i w najgorszym razie można jako siły pociągowej użyć nawet pary koni.

W Polsce pierwszy raz spotkano się z latawcami podczas najazdu Tatarów w XIII stuleciu. W bitwie pod Lignicą (1241 r.) Tatarzy wznosili latawce o kształtach straszliwych smoków (w przybliżeniu kształt długiej kiszki obecnie stosowanej na lotniskach, jako wskaźnik wiatrów).

Wewnątrz latawce posiadały pewne urządzenia, które dzięki wiatrowi wydawały dźwięki, co oczywiście straszyło zarówno wojowników, jak i konie Władysława Wstydliwego. Latawce trzymali Tatarzy na długich tykach w swych pierwszych szeregach, a wydobywający się z otworów dym powiększał panikę w szeregach Polaków. Taki sposób straszenia wroga spotykamy u Chińczyków nawet w wojnach w końcu XIX stulecia (powstanie bokserów).

Latawce mogą mieć obecnie w Polsce bardzo pożyteczne zastosowanie.

Początkująca młodzież w wielu wypadkach zupełnie nie ma możności pracować bezpośrednio w lotnictwie, w ścisłem znaczeniu słowa.

Szeregi odczytów, wystawy lotnicze, a zwłaszcza loty propagandowe Ligi Obr. Pow. bezwzględnie zainteresują młodzież dziedziną żeglugi powietrznej, jednakże warunki naszego życia i brak środków umożliwiających zainteresowanie się w tym kierunku utrudniają zasadniczą pracę.

Tym jednostkom, lub kółkom lotniczym młodzieży, trzeba dać możność realnej pracy, — zainteresowanie jej latawcem i to o typie i profilu zbliżonym do współczesnego szybowca, będzie nader pożyteczne.

Latawce tego typu mogą być budowane bez wielkiego nakładu (kosztem kilkunastu lub kilkudziesięciu złotych) z materjałów, które się znajdują w każdem miasteczku, nie wymagają specjalistów, a jednakże dają typ współczesnego szybowca, czy płatowca.

Zaniedbany latawiec, którym obecnie interesują się dzieci i to nie mające innych środków rozrywki będzie wytyczną dla dalszych badań naszej młodzieży we wszelkich kierunkach dziedziny żeglugi powietrznej. Na zachodzie korzyść latawca jest już dawno zrozumianą, interesuje się nim już i szersze społeczeństwo. Prawie każdy aeroklub i kółko lotnicze posiada w swym składzie sekcję miłośników latawców, którzy rozwijają je jako sport i jako technikę, urządzając konkursy latawców i wyznaczając w tym celu nagrody.

Lot Franciszka de Pinedo

W dniu 7 listopada lotnictwo włoskie święciło wielki triumf: witano w Rzymie majora de Pinedo po dokonaniu najdłuższego z dotychczasowych raidów powietrznych.

Markiz Fr. De Pinedo, w towarzystwie swego mechanika Campanelli na wodnopłatowcu Savoia



MARKIZ FRANCESCO DE PINEDO NA GENNARIELLO.

„S. 16 ter." wyruszył z Sesto-Calende (nad Lago-Maggiore) 21 kwietnia i przeleciał w ciągu niespełna siedmiu miesięcy (w tem 370 godzin lotu) Europę, Azję i Australję, przebywając w tym czasie z górą 54.000 km.

Aczkolwiek przeciętna długość etapu dziennego bynajmniej nie jest imponująca — wynosi bowiem około 140 km., zaś najdłuższy przelot nie przekroczył 1100 km. (płk. Rayski przebywał przeciętnie 1300 km. dziennie, zaś etap Casablanca — Tunis wynosi 1800 km.), to jednak przebycie na jednym samolocie przestrzeni prawie równej $1^1/_3$ długości równika, jest niezwykłym czynem.

Lot De Pinedo w niezwykłe zdarzenia nie obfitował; podróż do Rangunu, gdzie stanął 14 maja, odbyła się klasycznym już szlakiem „globe-airmanów", przez Bagdad, Bender-Abbas, Karaczi, Bombaj, Kalkutę i Akyab. Tu De Pinedo skręca na południe, drogą na Singapore, Batawję, Serabaję, Bimę i Kupang dociera do Australji, lądując w Broome, poczem, lecąc wzdłuż zachodniego i południowego jej brzegu, staje w Melbourne 9 czerwca. Tutaj przerywa lot do 16 lipca, odlatuje do Sidney, gdzie znów następuje przerwa do 6 sierpnia, poczem wschodnim brzegiem Australji, następnie zaś nad archipelagiem Oceanu Spokojnego przybywa 26 sierpnia do Manilli (na wyspach Filipińskich), pozostaje tu do 16 września i via Szanghaj staje 27 września w Tokio. W powrotną drogę wyrusza 16 października, szlakiem amerykańskiego lotu naokoło świata i po trzech tygodniach woduje na falach Tybru.

„Gennariello", jak De Pinedo nazwał swój wodnopłatowiec, typu Savoia, na cześć patrona Neapolu, św. Januarego, pochodzi z zakładów „Societa Idrovolanti Alta Italia" w Sesto Calende i posiada silnik Lorraine-Dietrich 450 MK. Pomimo forsownych etapów, wpływów atmosferycznych i kilkakrotnych przymusowych lądowań ani samolot, ani silnik nie uległ najmniejszym uszkodzeniom i oprócz zamiany normalnie zużywających się części, wielkich remontów De Pinedo dokonywać nie potrzebował.

Silnik został rzekomo zamieniony na powrotnej drodze, w Tokio, jedynie tylko dla uzyskania większej pewności lotu. Części zamienione silnika pilot wiózł w swym samolocie, — nawet żagle na wypadek przygodnego wodowania na oceanie nie zostały zapomniane przez lotnika.

Przyjęcie de Pinedo w Rzymie było prawdziwym triumfem, a Mussolini w imieniu wdzięcznej Italji złożył mu dar miljona lirów i szlify podpułkownika.

Koszt przelotu wyniósł około 700.000 lirów, to jest około 13 lirów na kilometr. Cyfra ta jest dość charakterystyczna, jeżeli porównamy ją z jednej strony z kosztem lotów próbnych we Włoszech, wynoszącym, według „Gazzeta dell'Aviazione", około 10 lirów km., z drugiej zaś z wydatkami na lot amerykański naokoło świata, które, dzięki kolosalnej organizacji etapów, dosięgnęły 115 lirów na kilometr.



SAMOLOTY NIEBIESKIE NA WŁOSKICH MANEWRACH.

Rewja lotnictwa Anglji

(*The R. A. F. Display*)

Co roku dzień 27 czerwca obchodzi lotnictwo angielskie, jako święto lotnictwa wojskowego i dnia tego urządza na lotnisku londyńskiem w Hendon publiczne popisy, które mają za zadanie przedstawić szerszemu ogółowi społeczeństwa postępy, poczynione przez technikę lotniczą i wyszkolenie personelu latającego w ciągu roku.

Jak zwykle, przebieg popisów był niezwykle uroczysty i imponujący. Od samego rana olbrzymie tłumy mieszkańców Londynu ciągnęły na lotnisko Hendon. Liczba widzów w tym roku osiągnęła rekordową cyfrę — 100.000. Wszystkie trybuny, nie zważając na wysokie ceny biletów, były szczelnie zajęte.

Wobec tego, że święto lotnicze odbywa się corocznie w określonym dniu i bez względu na stan pogody, zdarzało się nieraz, że popisy lotnicze odbywały się w czasie ulewnego deszczu, tem niemniej każdy numer programu wykonywał się punktualnie w określonym czasie.

Oczywiście, jak zawsze, na popisach była obecna rodzina królewska, gabinet ministrów, przedstawiciele marynarki i armji, dominjów, kolonji, posłowie do parlamentu i członkowie izby lordów, przedstawiciele państw zagranicznych i wyższy personel lotnictwa angielskiego.

Aby dostarczyć rozrywki widzom, którzy od samego rana zaczęli zbierać się na lotnisku, od godz. 1.30 po południu poszczególne płatowce zaczęły popisywać się nad głowami publiczności, wykonując karkołomne sztuki wyższego pilotażu. Między innemi ciekawe widowisko przedstawiał lot pary nadzwyczaj ciasno zbliżonych płatowców Siddeley Siskin, które zjawiły się nad głowami publiczności i nagle wzniosły się do góry pod niezwykle dużym kątem, a następnie już na wysokości przerobiły, będąc stale w parze, szereg looping'ów, ślizgania się na skrzydło, korkociągów oraz innych figur.

Por.-pilot Bulman — znany „wirtuoz" w lotnictwie angielskiem — zademonstrował nowy metalowy pościgowy płatowiec syst. Hawker „Heron" z silnikiem Bristol „Jupiter" 400 HP, pnąc się do góry na tym płatowcu prawie zupełnie prostopadle.

Od godziny 3 po południu — z chwilą przyjazdu J. K. M. Jerzego V — rozpoczęła się urzędowa część programowa święta.

Pierwszy numer popisów według programu stanowiły zawody na dokładność lądowania, o puhar księcia Yorku. Udział w tych popisach wzięło 7 płatowców typu „Avro 504" z różnych szkół lotniczych. Wszystkie te płatowce wzniosły się jednocześnie na wysokość 300 metrów, a następnie kolejno, wyłączając silniki, starały się lądować w kole o powierzchni około 50 metrów kwadratowych. Koło to było otoczone na lotnisku słupami z naciągniętemi płachtami, mającemi przedstawiać płot.

Następne ćwiczenie polegało na przyjmowaniu w czasie lotu meldunku, znajdującego się na ziemi. Meldunek umieszczony w woreczku, przymocowanym do szpagatu, był zawieszony między dwoma słupami na lotnisku. Sześć płatowców (dwa typu Bristol i cztery z różnych eskadr „towarzyszących", t. j. współpracujących z piechotą i artylerją na polu walki) miały za zadanie chwycić ten meldunek za pomocą haka przymocowanego w specjalny sposób do podwozia samolotu. Lotnik, po otrzymaniu meldunku, musiał napisać odpowiedź i zrzucić jako meldunek „ciężarkowy" w umówionem miejscu. Nagrodę otrzymał ten, kto w najkrótszym czasie chwycił meldunek, przesłał odpowiedź i odpowiednio ją dostarczył.

Następnym numerem popisów były zawody 6 płatowców DH—53 (de Havilland) z silnikiem małej mocy (18 MK). Każdy z tych płatowców był wystawiony przez jeden z różnych wydziałów ministerstwa lotnictwa, zaś pilotami byli oficerowie tych wydziałów. Wszystkie sześć płatowców wystartowały w zwartej grupie, trzymając się na bardzo bliskich odległościach jeden od drugiego. Ćwiczenie polegało na dwukrotnym przelocie między dwoma wytyczonemi na lotnisku punktami w jaknajkrótszym czasie. Nagrodę pierwszą otrzymał ppłk.-pilot Douglas z wydziału zaopatrzenia.

Wielkie, jak zwykle, zainteresowanie budził 4-ty numer programu — pokaz najnowszych płatowców, wypuszczonych przez przemysł angielski w ostatnich czasach. Wszystkie te płatowce kolejno przelatywały koło loży królewskiej i salutowały króla zniżając się a następnie „robiąc górkę". Śród tych płatowców były: Gloucertershire „Gamecock" — jednomiejscowy samolot myśliwski z silnikiem Bristol-Jupiter 400 HP, „Springbok" Short'a z siln. Bristol-Jupiter 400 HP, zbudowany całkowicie z metalu i przeznaczony do współpracy z piechotą i artylerją, wreszcie Hawker'a „Hedgehog" z tym samym silnikiem — jako typ samolotu wywiadowczego i Blackburn'a „Cubaroo" z silnikiem Napier-Cub (1000 MK) — samolot do torpedowania dla obrony morskich wybrzeży. Aktualność też stanowiły: samolot sanitarny Czerwonego Krzyża Bristol „Brandon" i DH—54 z siln. Rolls-Royce „Kondor" 650 HP, płatowiec pasażerski, oraz Vickers'a „Vanguard" dwusilnikowy (2 silniki Napier-Lion 450 MK), płatowiec pasażerski na 22 osoby, przerobiony z samolotu do przewożenia oddziałów piechoty.

Jednym z najbardziej ciekawych punktów programu były ćwiczenia 25-tej eskadry lotniczej w składzie (na popisie) 9 płatowców typu Gloucertershire „Grebes". Każdy z tych płatowców posiadał radjoaparat, za pomocą którego można było słyszeć wszystkie rozkazy i komendy podawane przez d-cę eskadry. Wszystkie te komendy słyszała jednocześnie cała publiczność przez głośniki radjoodbiorników, umieszczonych w dużej ilości nietylko na trybunach, ale i w okolicach Londynu. Wszystkie 9 płatowców wystartowały jednocześnie w szyku zwanym w Anglji „Squadron Mass", który przedstawia szyk grupowy w postaci równobocznego trójkąta, i przerobiły na rozkaz dowódcy szereg ewolucji w sposób niezwykle precyzyjny. Następnie cała kolumna przyjęła szyk „double line abreast" (kolumna dwójkami, dowódca na przodzie). Wówczas na meldunek dowódcy: „czekamy na rozkazy Jego Królewskiej Mości!" — król przez mikrofon nadawczej stacji radjo

odpowiedział: „Allo, moskity! (hasło) Zmieńcie kierunek na 16 rumbów na zewnątrz!" Dowódca eskadry natychmiast wykonał renversement, inne płatowce również skręciły na 180° i stworzył się znowu ten sam szyk, lecz odwrócony w przeciwnym kierunku. Manewr ten był wykonany niezwykle precyzyjnie, nie zważając na silne w tym momencie wiry.

Jako 6-ty numer programu figurowała walka pomiędzy dwusilnikowym płatowcem niszczycielskim (syst. Boulton i Paul „Bougle") a dwoma jednomiejscowemi pościgowcami.

Ćwiczenia t. zw. „skrzydła", t. j. grupy złożonej z 4 eskadr—razem 36 płatowców, jako siódmy punkt, wypadły również bez zarzutu. Dwie eskadry z 18 płatowców typu Fairey „Fawn" z silnikami Napier-Lion 450 HP, pozostałe z 18 płatowców typu DH—9a. Pierwsze dwie eskadry wystartowały w szyku grupowym, następnie podzieliły się, ażeby później spotkać się nad lotniskiem w szyku połączonym piętrami, jedna nad drugą. W tym momencie wystartowały pozostałe eskadry, przyłączyły się do pierwszych, wykonując szereg skomplikowanych ewolucji. Ladowanie również odbyło się w szyku grupowym po dwie eskadry jednocześnie.

Doroczny „display" nie może się obejść bez bombardowania (z małej wysokości). Sześć jednomiejscowych myśliwskich płatowców otrzymało rozkaz zaatakowania czołga. Atak był przeprowadzony nowym sposobem — jednocześnie z sześciu kierunków. Widowisko to było niezwykle emocjonujące, gdyż płatowce atakujące zlatywały nad czołgiem na odległość zaledwie kilku metrów. Prawie wszystkie bomby zrzucone w czasie ataku z wysokości około 50 stóp trafiały w cel.

Po tych popisach odbyła się demonstracja walki powietrznej między poszczególnemi grupami płatowców, oraz walka pojedyńczego płatowca z całą grupą. Ostatnie numery programu specjalnie miały zagrać na nerwach widzów. A wiec nagle nad lotniskiem zjawiły się trzy płatowce. W pewnym momencie z każdego samolotu wypadł człowiek. Lecz parę chwil później raptowny upadek przeszedł w łagodne spadanie, gdyż każdy z tych ludzi rozwinął spadochron. Było to próbą i demonstrowaniem nowych spadochronów, przyjętych w lotnictwie angielskiem.

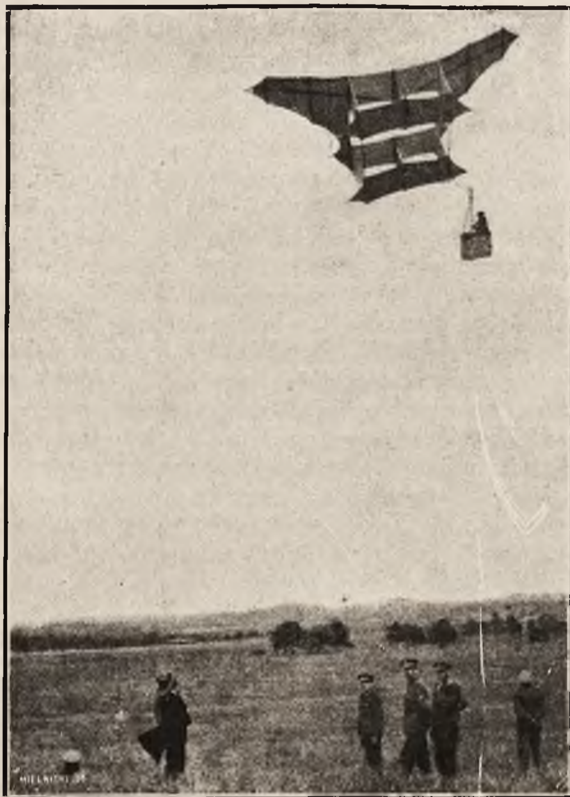
Ostatnim pokazem lotnictwa angielskiego były popisy w bombardowaniu. Na lotnisku zawczasu został wybudowany ze starego materjału lotniczego krążownik morski — naturalnej wielkości. Krążownik ten był „zaobserwowany" przez płatowiec wywiadowczy, który następnie za pomocą radjo zawezwał eskadrę ciężkich niszczycielskich samolotów (typu Avro „Aldershot" i Vickers „Virginia"), która w krótkim czasie zniszczyła celnem bombardowaniem krążownik.

Ogółem w przeglądzie wzięło udział około 120 płatowców, z których żadnemu nie zdarzył się najmniejszy nawet wypadek.

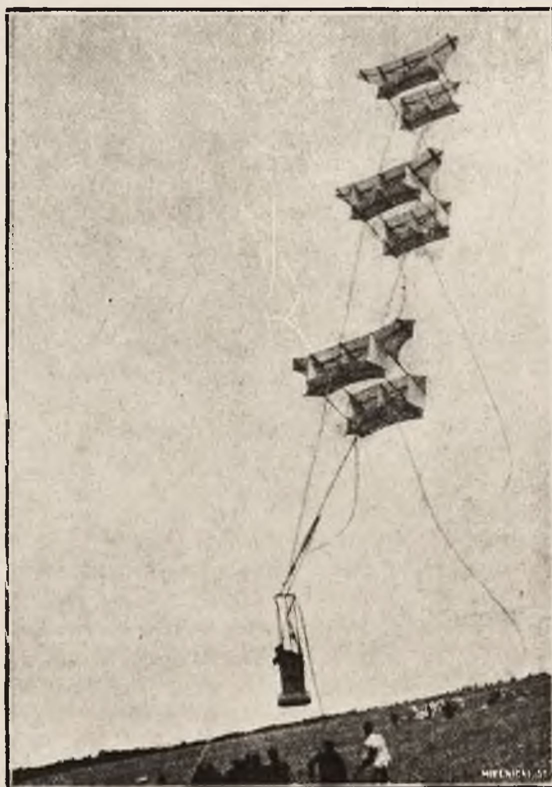
Igrzyska lotnicze Anglji nie tylko wzbudziły podziw widzów, lecz wdrożyć musiały przekonanie w obywateli imperjum uzyskanej pewności w sztuce powietrznej i doskonałej sprawności lotnictwa, w którem państwo brytyjskie pokłada wielkie nadzieje.

St. K.

WSPÓŁCZESNE LATAWCE



LATAWIEC SYST. SACONNEY



CIĄG LATAWCÓW SYST. SACONNEY

NA POLU CHWAŁY

Ś. P. POR. TADEUSZ STREHL

W dniu 19 listopada r. b., na lotnisku 3 p. lotn. w Ławicy pod Poznaniem, o godzinie 9-ej minut 40 zrana, wystartował samolot Potez z porucznikiem-pilotem Czesławem Przewoskim i porucznikiem-obserwatorem Tadeuszem Strehlem. Na wysokości 150 metrów pilot „przeciągnął" aparat, który wpadł w korkociąg i runął na ziemię, grzebiąc pod swemi szczątkami ciała obu oficerów.

W słoneczny poranek 19 listopada odszedł ś. p. por. Strehl.

Urodzony 24 maja 1898 r. w Poznaniu, rozpoczął karjerę wojskową w armji niemieckiej w roku 1914. Na apel Ojczyzny, widzimy go już w dniu 2 stycznia 1919 roku jako ochotnika w 1 p. Strzelców Wielkopolskich. Jako aspirant formuje kompanję, poczem, otrzymawszy gwiazdkę podporucznika, udaje się na czele kompanji na front. 29 września 1919 r. zostaje adjutantem brygady gen. Milewskiego, następnie adjutantem Komendy Obozu Warownego w Poznaniu. Przerzuca się do lotnictwa 8 sierpnia 1922 r., wreszcie od 13 lipca 1923 r. dowodzi plutonem aerofoto 3 p. lotn. Na tem kończy się ewidencja ś. p. por. Tadeusza Strehla, kawalera Virtuti Militari i Krzyża Walecznych.

Gorliwy i wzorowy pracownik w swym fachu — fotografji lotniczej, wzór polskiego oficera wojsk lotniczych, był entuzjastą prac Ligi Obrony Powietrznej. Każdą wolną chwilę, całą swą niespożytą energję i zapał oddawał na usługi propagandy. Był najdzielniejszym współpracownikiem Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Poznaniu, zżył się z nim, wczuwał się w prace Ligi, stał się niezastąpionym, koniecznym. Służył światłą radą, wykonywał każde zlecenie, był w pracy niewyczerpany. Z latarnią i przezroczami, wygłasza odczyty w najodleglejszych miejscowościach województwa. Zakłada nowe Koła. Jest codzień nieomal w Komitecie. Równocześnie pracuje w Komitecie L. O. P. P. miasta Poznania, jako członek jego Zarządu. W czasie II Tygodnia Lotniczego organizuje Pierwszą Wielką Wystawę Lotniczą w Poznaniu. Wystawa ta, trwająca od 13 do 28 września r. b., była dziełem przedewszystkiem i w głównej mierze ś. p. por. Strehla. Od początku bieżącego roku akademickiego rozpoczyna na Uniwersytecie Poznańskim wykłady z dziedziny aerofotografji. W dniu 18 listopada, w przeddzień śmierci, obraduje do późnego wieczora w Komitecie Wojewódzkim w sprawach tworzących się Kursów Modelarstwa. W trzy dni później miał jechać z odczytem...

Tragiczny zgon ś. p. por. Strehla pozbawił nas jednego z najczynniejszych pracowników idei lotniczej w Polsce.

Cześć Jego świetlanej pamięci!

Ś. P. JAN K. MICHALEWSKI

Ś. p. Jan Kazimierz Michalewski ur. 27 I.1892 w Borszczowie, gdzie uczęszczał do szkół ludowych, we Lwowie kończy w r. 1909 Szkołę Realną. W tym roku wstępuje na Politechnikę, Wydział Inżynierji lądowej. Bierze czynny udział w Związku Awiatycznym studentów Politechniki Lwowskiej, współpracując przy budowie jego samolotu.

W r. 1914 bierze udział w szeregach armji austrjackiej w wielkiej wojnie — po wzięciu Przemyśla dostaje się do niewoli rosyjskiej, skąd po trzech latach wraca pieszo do kraju; w r 1919 zgłasza się natychmiast jako ochotnik do 3-ej Grupy Lotniczej.

Dowódcą 3-ej Grupy Lotniczej był wówczas ś p. kpt Stefan Bastyr, a pracowali tam: ś. p. mjr. Stefan Stec, ś. p. Władysław Toruń, płk. Janusz de Beaurain, którzy wraz z ś. p. J. Michalewskim tworzyli atmosferę ideowego napięcia, tak charakterystyczną dla grupy lwowskiej.

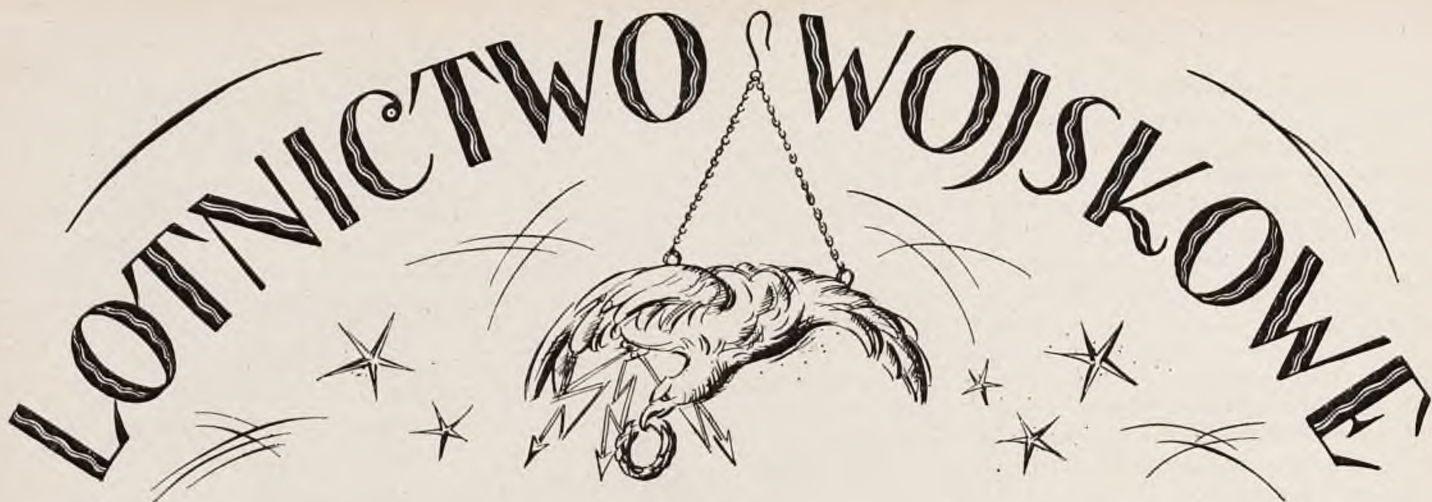
Jako referent techniczny 3-ej Grupy Lotniczej kładzie podwaliny organizacji technicznej grupy. W walkach i wywiadach bierze jako ochotnik często udział, odznaczając się odwagą i wielką przytomnością umysłu.

Po spaleniu się warsztatów dzięki jego energji i kierownictwu powstają nowe budynki warsztatowe, w których przygotowuje nawet fabrykację we własnym zarządzie. Pracę tę prowadzi dalej w Krakowie, dokąd zostaje przeniesiony W r. 19?2 występuje z wojska i powraca do Lwowa. Tu staje się propagatorem idei Ligi Obrony Powietrznej Państwa, jednym z głównych organizatorów jej Wojewódzkiego Komitetu, potem kierownikiem jej biura. Dotknięty rozwijającym się rakiem, do ostatniej niemal chwili ten niestrudzony pracownik nie opuszcza posterunku. W dniu 23 października obiegła Lwów smutna wieść o śmierci J. K. Michalewskiego. Tłumy publiczności i orszak wojskowy oddały mu dn. 26-go ostatnie pożegnalne honory.

Ceniony i kochany przez szerokie zastępy tych co go znali, odszedł na zawsze, pozostając w pamięci rodaków jako wzór płomiennego patrjoty i obywatela.

Cześć Jego nieskazitelnej pamięci!





Lotnictwo na manewrach w Zachodniej Europie

Wrzesień bieżącego roku zaznaczył się szeregiem wielkich manewrów na Zachodzie, w których lotnictwu przypadła poważna i ciekawa rola.

Wrześniowe manewry francuskie w rejonie Reims i Laon, w których wziął udział korpus wojska licznie wyposażony w lotnictwo, omówimy szerzej w przyszłości — dziś pozwolimy sobie uwagę naszych czytelników zająć nieco manewrami w Anglji i Włoszech.

ANGLJA

Wielkie jesienne manewry angielskie w roku bieżącym odbyły się w okolicach Andover od 22 do 24 września r. b. Trudno bardzo w krótkim zarysie zdać sprawę z działalności lotnictwa w czasie manewrów: „piąta broń" jest tak już ściśle związana taktycznie z innemi broniami, że należałoby właściwie podać przebieg całości manewrów, aby uzyskać obraz tego, co działo się w owych dniach w powietrzu. Z lotniczego punktu widzenia manewry miały na celu między innemi stwierdzenie: 1) w jakim stopniu lotnictwo może być pomocne swemu naczelnemu dowódcy a szkodzić nieprzyjacielowi; 2) czy i w jakim zakresie lotnictwo może zastąpić konnicę; 3) jaką jest odporność czołgów na napady powietrzne; 4) jaki jest wpływ stanu atmosfery na działalność lotniczą i t. d.

W założeniu manewrów Środkowa Anglja podzielona została na cztery państwa: 1) Nortumbrję na północy, 2) Buckingham — jako podłużny korytarz z północy na południe, pomiędzy 3) Mercia, położoną na wschodzie, a 4) Wessexem na zachodzie. Wessex i Nortumbrja prowadziły wojnę, w której Wessex odniósł szereg poważnych powodzeń. Buckingham ogłosił swą neutralność, wobec czego granic jego nie wolno było przekroczyć. Mercja zaś zdecydowała się na udzielenie pomocy Nortumbrji, wkraczając, bez wypowiedzenia wojny, poważnemi siłami do Wessexu. Naczelny wódz Wessexu wysłał naprzeciw Mercianów mniejszą, lecz bardziej ruchomą armję, posiadającą natomiast słabsze siły lotnicze. Podczas gdy Wessex rozporządzał jedną eskadrą samolotów rozpoznawczych „Bristol", Mercja posiadała ich trzy, pozatem obie strony miały po jednej eskadrze płatowców myśliwskich „Grebe" i jednej niszczycielskich „D. H. 9 A."

W pierwszym dniu manewrów, armja mercyjska (niebiescy) zajęła część terytorjum nieprzyjacielskiego, zmuszając Wessex (czerwoni) do cofnięcia się w głąb kraju. Odwrót ten trwał do południa drugiego dnia, w której to chwili udało się czerwonym stracić „czucie" z niebieskimi. W ciągu tych operacyj, niebieskie lotnictwo dokonało bardzo pomyślnego natarcia na pułk czerwonej kawalerji, niszcząc go i rozpraszając resztki, czerwone zaś lotnictwo, niezależnie od szeregu ważnych rozpoznań, przeprowadziło bombardowanie wielkiej kolumny marszowej nieprzyjaciela oraz oddziału jego kawalerji.

Trzeciego dnia rano udało się niebieskim nawiązać czucie z czerwonymi, którzy w międzyczasie przygotowali się do obrony. Rozpoczęła się więc bitwa, którą jednak przerwał dowódca manewrów po południu, bez pozytywnego wyniku dla żadnej ze stron.

Wyniki działalności lotnictwa w czasie manewrów były w zupełności zadawalające. Krytyka podkreślała w pierwszej linji intensywną i nieustającą pracę patrolów rozpoznawczych, które oddały obu stronom olbrzymie usługi i dowiodły, że nawet w najgorszych warunkach atmosferycznych można liczyć na dobre wyniki rozpoznania powietrznego.

Łączność za pomocą radjotelegrafu i radjotelefonu dała dodatnie rezultaty, przyczem na szczególną uwagę zasługiwała szybkość, z jaką płatowce rozpoznawcze wskazywały nieprzyjaciela własnym niszczycielskim.

Aczkolwiek, wskutek przedwczesnego przerwania manewrów, nie wszystkie, postawione lotnictwu zadania zostały rozwiązane, przebieg ich jednak dowiódł rosnącej ważności tej broni, bez wybitnego udziału której, dziś nie może się obyć już żadne wojsko.

WŁOCHY

Nieprzyjaciel wtargnął przez północno-zachodnią granicę do kraju, zajął cały szereg ważnych pozycji strategicznych i dąży do opanowania ośrodków politycznych i przemysłowych piemonckiej i lombardzkiej równiny. Dla zatrzymania jego pochodu wysłaną została armja, której zadaniem jest powstrzymać wroga na linji Mondovi—Chatillon—Lecco. Oto temat pierwszych wielkich powojennych manewrów włos-

kich, których terenem w dniach od 23 do 29 września były okolice Canovese i Ivrei.

Z lotniczego punktu widzenia były one bardzo ciekawe, wzięło w nich bowiem udział przeszło 300 samolotów. Nieprzyjaciel (czerwoni) posiadał około 100, wojsko krajowe (niebiescy) około dwustu.

Wszystkie rodzaje samolotów i wszystkie typy były w manewrach reprezentowane, ponadto czynne były dwa sterowce: „N 2" i „Esperia".

W pierwszym dniu pogoda nie bardzo sprzyjała działalności lotniczej, niemniej niebiescy zdołali bardzo owocnie zbombardować prowizoryczne lotniska czerwonych i Ivreę, ważny węzeł kolejowy, czerwone lotnictwo natomiast ograniczyło się tylko do bliskiego wywiadu.

Drugiego dnia, wobec silnego nacisku czerwonych sił lądowych na stanowiska niebieskich, niebieskie samoloty niszczycielskie w otoczeniu myśliwskich zapuściły się, mimo burzy, daleko wgłąb kolumn nieprzyjaciela i dokonały tam dzieła zniszczenia, powstrzymując w ten sposób jego ofensywę.

W dniu 25-ym września rozegrała się w powietrzu wielka bitwa, w której wzięło udział 108 płatowców. Czerwoni, pragnąc zniszczyć bazę lotniczą niebieskich w Cameri, wysłali całą swą flotylę powietrzną na tę bazę. Zawrzała gorąca walka, początkowo między płatowcami pościgowemi obu stron, następnie zaś pościgowe niebieskie odparły atak czerwonych płatowców niszczycielskich. O rozmiarach walki świadczyć może ilość zużytej amunicji: 5.800 kg. bomb, 11.000 naboi do karabinów maszynowych. Bitwie przypatrywał się szef lotnictwa włoskiego, premjer Mussolini.

Następne dnie nie przedstawiały z punktu widzenia lotniczego specjalnego interesu, ciekawym tylko może był udział sterowca niebieskiego w nocnem bombardowaniu Ivrei z doskonałemi wynikami.

W dniu 29 września manewry zakończyły się wielką paradą w obecności króla; w czasie parady flotyla powietrzna dokonała szeregu ewolucyj, podług komend, komunikowanych osobiście przez króla za pomocą radiotelefonicznych stacji, pomieszczonych na samolotach.

Rozmiary akcji lotniczej w manewrach włoskich nie powinny zdziwić nikogo, kto śledził od początku rozwój niezwykły lotnictwa, które znalazło w Mussolinim zdecydowanego i rozumnego opiekuna.

Ubezpieczenie wojskowych lotników we Włoszech

Od wczesnej jesieni zeszłego roku włoski „Komisarjat Lotnictwa" zajmuje się energicznie pierwszorzędną kwestją ubezpieczenia swego personelu lotniczego, względnie jego rodzin. W tym celu wstąpił on w rokowania ze „Związkiem Towarzystw Asekuracyjnych Aeronautycznych we Włoszech". Odnośny projekt został już przesłany do Ministerstwa Finansów w celu rozpatrzenia punktów czysto finansowych i ekonomicznych.

Towarzystwa asekuracyjne pragnęłyby wypłacać pilotom lub ich rodzinom sumy ubezpieczeniowe w sposób zwykły, Komisarjat zaś lotnictwa pragnie przeprowadzić projekt wypłacania tylko rocznych procentów od sumy asekuracyjnej, czegoś w rodzaju pensji.

„Agenzia di Roma" podaje następujące szczegóły w tej sprawie: „Sprawa ubezpieczenia lotniczego personelu królewskich sił powietrznych stała się i we Włoszech w ostatnich czasach przedmiotem badań i pertraktacyj. Problemat ten jest dość skomplikowany, zarówno z powodu braku dostatecznych danych do określenia stawek z punktu widzenia asekuracji, jak i z tego powodu, iż w obecnym stanie wojskowego lotnictwa włoskiego i przy ciągłym jego rozwoju samoloty, używane w armji, przedstawiają bardzo różny stopień bezpieczeństwa, a gwałtowny pobór personelu lotniczego sprawia, iż w gronie lotników znajdują się piloci o zupełnie odmiennem doświadczeniu i uzdolnieniu, co towarzystwa asekuracyjne muszą brać pod uwagę.

We wszystkich prawie krajach wojskowi piloci ubezpieczają się bezpośrednio i w sposób normalny od katastrof lotniczych. W jednej Czechosłowacji państwo asekuruje ryczałtowo wszystkich swoich pilotów. We Włoszech należałoby przyjąć podobną zasadę. Dwie formuły są obecnie proponowane i rozpatrywane. Pierwsza pochodzi od Związku towarzystw asekurujących, które zgadzają się ubezpieczać pilotów w sposób zwykły do wysokości 100 tysięcy lirów, płatnych im samym w razie niezdolności do pracy, lub ich spadkobiercom w razie śmierci. Sfery rządowe pragną upezpieczać lotników, przyjmując zasadę rocznych procentów od powyższej sumy, to jest około 5-ciu tysięcy lirów. Pierwsza zasada zapewnia lotnikowi większe korzyści materjalne i pozostawia mu większą swobodę, druga unika konieczności wpłacania znacznych premji rocznych. Obie powyższe formuły mają być rozpatrzone przez sfery miarodajne w najbliższej przyszłości".

Wobec przeciwieństwa obu powyższych zasad i wobec trudności finansowych rządu włoskiego niewiadomo, czy porozumienie zostanie osiągnięte. Możliwem jest jednak opracowanie nowej formuły kompromisowej i oryginalnej, to jest nie stosowanej w innych krajach, gdzie lotnicy są asekurowani, jak Francja, Anglja, Niemcy, Austrja i kraje skandynawskie.

Echa lotnictwa sanitarnego

Angielskie Air Ministry szykuje dla lotnictwa sanitarnego w Iraku (Arabja) nowe samoloty. Samoloty te dwusilnikowe z motorami Napiera 1000 MK. stanowić będą małe lotne lazarety z lekarzem i felczerem.



Kronika międzynarodowa

POLSKA.

Wyniki zawodów balonowych. W dniu 29.X b. r. odbyło się posiedzenie Komitetu Organizacyjnego zawodów, na którem zapadło ostateczne rozstrzygnięcie wyniku zawodów i przyznanie nagród.

Na podstawie zaświadczeń urzędowych ustalono miejsca lądowań balonów, a barogramy wysokościowe (w zaplombowanych wysokościomierzach) wskazały czasy trwania lotów

Poczem obliczone zostały z map odległości lotów w linji prostej i średnie szybkości lotów poszczególnych balonów.

Zobrazowanie szczegółowych danych, które rozstrzygnęły o wyniku zawodów, wykazuje następujące zestawienie:

Nazwy balonów	Balon „Warszawa"	Balon „Kraków"	Balon „Poznań"
Załoga	Pil: por. Kowalski Pom.: por. Mensch	Pil: kpt Kamieński Pom.: por. Burzyński	Pil.: Zakrzewski Pom: por Janusz
Miejsce startu	Warszawa — Mokotów	Warszawa — Mokotów	Warszawa — Mokotów
Miejsce lądowania	Wieś: Wincenta pow.: Kolno (200 m. od granicy)	Wieś: Szablaki pow.: Kolno	Wieś: Janowo pow: Kolno
Odległość lotu w linji prostej	150 km	147 km	142 km.
Odległość od miejsca lądowania do granicy w kierunku lotu	200 m.	4 km.	21 km.
Czas trwania lotu	2 godz. 58 min	3 godz. 15 min.	2 godz. 47 min.
Średnia szybkość lotu	50 km. na godz.	45 km. na godz.	51 km. na godz.

Jak wynika z zestawienia różnice odległości osiągniętych przez zawodników były nieznaczne i nie przekroczyły 10 km.

Należy przypuszczać, że gdyby granice Państwa na to pozwoliły, zawodnicy osiągnęliby znacznie większe odległości.

Celem zawodów, jak wiadomo, było osiągnięcie największej odległości w najkrótszym czasie w granicach politycznych Państwa, czyli stosunek ten wyrazić się miał w największej szybkości lotu balonu.

Wyznaczone zadanie zmuszało pilotów do manewrowania balonem tak, aby dostał on się w najszybszy prąd powietrza w kierunku najbardziej wschodnim, gdyż ten tylko kierunek dawał największą odległość lotu ze względu na granice państwowe.

Największą szybkość lotu (51 km. na godzinę) i najbardziej wschodni kierunek lotu uzyskał pilot balonu „Poznań" por. Zakrzewski z pomocnikiem por. Januszem.

Zatem za najlepsze wykonanie zadania lotu jury zawodów przyznało wędrowną nagrodę im. pułk. Wańkowicza na rok 1925—26, w postaci artystycznie wykonanego srebrnego puharu, pilotowi balonu wolnego „Poznań" por. Zakrzewskiemu Janowi z baonu balonowego w Toruniu.

Nadto Komitet stołeczny L. O. P. P. ofiarował zwycięzcy w zawodach piękną nagrodę w postaci marmurowego przycisku ze srebrnym orłem, oraz srebrne żetony dla wszystkich pozostałych zawodników.

Wręczenie nagród nastąpiło dnia 7.XI b. r. w lokalu L. O. P. P.

Należy podkreślić, że balon „Poznań", zwycięzca w zawodach, został wykonany w warsztatach wojskowych Centralnego Zakładu Balonowego w Jabłonnie.

Następne, t. j. drugie z kolei podobne zawody odbędą się prawdopodobnie w maju 1926 r.

Prezes Ligi Obrony Pow. Państwa p. wicemarszałek Sejmu Stanisław Osiecki objął w nowym gabinecie tekę ministra przemysłu i handlu.

Udział Ligi Obrony Powietrznej Państwa w uroczystościach pogrzebowych ś. p. Stefana Żeromskiego. Liga Obrony Powietrznej Państwa złożyła hołd Wielkiemu Mistrzowi polskiego słowa w sposób najbardziej odpowiadający jej charakterowi. O godz. 1 min. 10 po przemówieniu p. min. St. Grabskiego nad dziedzińcem Zamku Królewskiego pojawił się samolot Amfibja Ligi Obrony Pow. Państwa i wśród dźwięków Szopenowskich niskiemi kołami złożył wyraz czci zmarłemu. Amfibja — płatowiec wodny i lądowy — symbolizował oba żywioły, które w twórczości autora „Urody życia" i „Wiatru od morza" tak wielką odegrały rolę.

Nad orszakiem żałobnym, placami stolicy i jej przedmieściami rozleciały się z samolotu żałobne ulotki...

Poświęcenie samolotów Ligi. Dnia 24 listopada na lotnisku warszawskiem odbyło się o godz. 12-ej w południe uroczyste wręczenie Lidze Obrony Pow. Państwa dwóch samolotów Hanriot 14 ofiarowanych przez Komitet Fundacji Samolotów przy Komendzie Policji Województwa Warszawskiego, pierwszy imienia Wojewody Wł. Sołtana, drugi Komendanta T. Tomanowskiego.

Wizyta p. Ed. Peyriller. Redaktor naczelny znanego czasopisma lotniczego L'Aero Sports wychodzącego w Paryżu p. Edward Peyriller przybył w dniu 2 listopada do Warszawy, gdzie spędził przeszło tydzień czasu dla zorjentowania się w lotnictwie polskiem. P. Peyriller zwiedził mokotowski port lotniczy i lotnisko wojskowe przyjęty przez Szefa Departamentu Żegl. Pow. Ministerstwa Spraw Wojskowych i referat lotnictwa w Ministerstwie Kolei, oraz złożył wizytę Lidze Obrony Powietrznej Państwa i redakcji naszego pisma, przytem osobiście podkreślił zainteresowanie, jakie od pewnego czasu wzbudza we Francji rozwój naszej organizacji.

P. Dick Farman znany powszechnie przemysłowiec lotniczy we Francji w dniu 12 listopada odwiedził w towarzystwie p. Treillard Generalny Sekretarjat LOPP. Rozmowa toczyła się na temat ożywienia kontaktu pomiędzy lotnictwem Francji i Polski — obie wizyty, p. Farmana i p. Peyrillera niewątpliwie się do tego przyczynią.

W sprawie Aeroklubu. W organie Związku Lotników Polskich „Lotnik" w Poznaniu pojawiła się w ślad za pewnem pismem niemieckiem notatka o Aeroklubie Rzeczypospolitej Polskiej. Notatka ta spowodowana nieobecnością Aeroklubu na zjeździe w Pradze Czeskiej nosi wyraźne piętno inspiracji. Faktem jest jednak niezbitym, iż Aeroklub, dotąd reprezentowany na wszyskich zjazdach F. A. I. w roku bieżącym ograniczył się do wysłania nań depeszy, co spowodowane zostało oczywiście osłabieniem działalności organizacji. Osłabienie to ma szereg poważnych przyczyn. Pierwszą z nich jest ciągły jeszcze brak lotnictwa cywilnego wobec czego wszelkie sportowe manifestacje w Polsce zamykają się w kole wojskowości podporządkowującem się ściśle własnym przepisom, drugą—zaobsorbowanie dotychczasowych działaczy Aeroklubu pracą nad Ligą Obrony Powietrznej Państwa opartą o szerokie sfery demokratyczne, które znacznie wdzięczniejszem odzywają się echem od tych sfer na których opierają się Aerokluby.

Jeżeli więc nie podzielamy złośliwości Lotnika, ostrzem swem dotykającej oddanych całkowicie oddawna lotnictwu ludzi z tem większą przyjemnością przyznać musimy rację naszemu koledze prasowemu, iż szybkie zogniskowanie Aeroklubu jest już na czasie i powinno się stać hasłem dnia.

„Myśl Niepodległa" o polityce lotniczej Ministerstwa Kolei. Czasopismo p. redaktora A. Niemojewskiego zawsze wykazywało bardzo żywe interesowanie się sprawami naszego lotnictwa. Ostatnio Myśl Niepodległa w numerach 787 i 788 z dn. 14 i 21 listopada w artykułach zatytułowanych „Mocarstwo napowietrzne Junkersa a polska racja stanu" i „Paląca sprawa lotnictwa polskiego" poddaje ostrej krytyce obecny stan lotnictwa cywilnego w Polsce. Zdaniem Myśli Niepodległej naszej żegludze powietrznej brak twórczego planu i uzgodnienia z ogólną polityką państwową. Autor wyraża przekonanie, że ten właśnie brak sprawia, iż rozwój sieci lotniczej i charakter linji oraz ich obsada podporządkowane są inicjatywie obcej, poza władzą rządową stojącej, przytem niepokoi go fakt, że „jeżeli nie zawsze na tem Polska traci, to Junkers zawsze korzysta".

Trudno się niezgodzić z Myślą Niepodległą, że brak szerokiego planu a co za tem idzie przypadkowość decyzji „od wypadku do wypadku" są zawsze niebezpieczne dla rozwoju lotnictwa a w obecnem stadjum nawet wprost groźne, fakt zaś, że decyzja ta znajduje się w rękach fachowo lotnictwu obcych, jest jedną z głównych przyczyn jego „wykolejenia".

P. A. Niemojewski, spoglądając na sprawy lotnictwa z lotu ptaka, w niejednym szczególe mógł się pomylić. Myli się sądząc, że nie zostały przewidziane ograniczenia ilości samolotów Junkersa w Polsce, jak też wyprzedza rzeczywistość, sądząc, iż kursować ma linja Aerolotu między Warszawą a Poznaniem.

W niczem to jednak nie zmniejsza palącej konieczności rewizji dotychczas panującego w naszej żegludze powietrznej systemu, jeżeli o takim systemie można mówić.

„Słowo Pomorskie" o lotnictwie niemieckiem. Artykuły podpisane pseudonimem Limping Pilot, które pojawiły się pod różnemi tytułami w Nr Nr 254, 260, 266 i 267 tego dziennika układają się na całość niezmiernie interesującego studjum, bardzo cennego w naszej publicystyce. Autor przedstawia intensywną pracę naszego zachodniego sąsiada w lotnictwie pomimo wszelkich czynionych mu utrudnień przez traktat wersalski i komisję kontroli. Praca ta skoncentrowana z tych względów tylko w dziedzinie lotnictwa cywilnego i komunikacyjnego stwarza w Niemczech potęgę wewnętrzną lotniczą, której użyteczność wojenna jest dla Słowa Pomorskiego niewątpliwą. Autor dłużej zastanawia się nad koncernami Aerolloydu i Junkersa i ich ekspansją po za granice Niemiec, między innemi krajami i w Polsce.

Dyplom inżyniera lotnictwa. francuskiej Wyższej Szkoły Aeronautyki w Paryżu jest uznany przez M. S. Wojsk. Rozk. Dziennym Nr. 103 R. 1924.

100.000 kilometrów w powietrzu. W dniu 12.X b. r. pilot Polskiej Linji Lotniczej p. Jerzy Mitz osiągnął przestrzeń 100.000 kilometrów, które przebył w służbie pasażerskiej, kierując samolotami Polskiej Linji Lotniczej.

P. Jerzy Mitz jest czwartym z rzędu pilotem Polskiej Linji Lotniczej, który tę olbrzymią drogę w obłokach przebył bez żadnego nieszczęśliwego wypadku.

Z poznańskiej Szkoły Pilotów L. O. P. P. W okresie od 2/XI do 15 XI b. r. dokonano następujących lotów: 192 szkolnych, 15 samodzielnych, 4 próbne; razem 211 lotów. Czas 22 godz. 47 min.

Pierwszych samodzielnych lotów na H. 19 dokonali uczniowie: Stan. Laskowski i Ign. Piotrowski.

Od początku szkolenia do dnia 24 października wykonano ogółem 6.987 lotów.

Ilość płatowców wzrasta stale, hangar szkolny daje schronisko 6 Hanriotom 14 i dwóm H. 19. Wypadków w szkole nie było żadnych, a nawet drobne uszkodzenia zdarzyły się zaledwie 3 razy: dowodzi to dokładności wyszkolenia oraz dobrej chęci uczniów pilotów.

W pierwszych dniach listopada otrzymali uczniowie nowe ubikacje mieszkalne, oraz własną kantynę, z której otrzymują śniadania obiady i kolacje obfite, bo obliczone na wytężoną pracę w szkole. Administracja szkoły dąży wszelkiemi możliwemi środkami do polepszenia bytu uczni i samego szkolenia.

MIĘDZYNARODOWE ZJAZDY LOTNICZE.

Zjazd w sprawie lotniczego prawa prywatnego odbył się w Paryżu między 27 października a 7 listopada. Zjazd nie miał charakteru urzędowego, był zebraniem prawników, miał znaczenie opinjodawcze. W zjeździe wzięli udział niemcy i rosjanie. Polskę reprezentowali radca poselstwa w Paryżu p. Szembek p. Kaszycki, naczelnik wydziału taryf zagr. w Ministerstwie Kolei i p. Jerzy Bogorya - Kurzeniecki, radca Ministerstwa Spraw Zagranicznych.

Na porządku dziennym zjazdu znajdowała się sprawa odpowiedzialności towarzystw transportu lotniczego (komunikacji powietrznej) za wypadki. Zagadnienie to traktowane było rozmaicie w różnych krajach, w jednych odpowiedzialność była zupełna, jak w transporcie kolejowym, w niektórych dopuszczalne było uchylenie się przedsiębiorstw od tej odpowiedzialności i podpisywanie przez zainteresowane strony aktów zrzeczenia się ewentualnych pretensji i t. p.

Zjazd stanął na stanowisku, iż w obecnym stanie rozwoju przedsiębiorstwa winne są ponosić odpowiedzialność za szkody i straty, jednak ograniczoną do ustalonych w drodze międzynarodowej norm 10 000 zł. za życie i 200 zł. za przesyłkę.

Uchwała zjazdu została jednak uzupełniona przez omówienie na korzyść przedsiębiorstwa, jeśli zostanie wykazanem, że przedsiębiorca poczynił zarządzenia, skutkiem których nie jest winien wypadku.

Echa zjazdu w Stokholmie. Według naszych informacji posiedzenie organizacyjne Komitetu Dziewięciu (patrz Lot Polski Nr. 26) w dniu 24 listopada w Paryżu się nie odbędzie i zostaje odłożone na prośbę p. Wronsky'ego z Deutscher Aerolloyd.

MIĘDZYNARODOWA FEDERACJA LOTNICZA.

Klasyfikacja rekordów. Na ostatnim Kongresie Międzynarodowej Federacji Aeronautycznej (F.A.I.) w Pradze Czeskiej uchwalone zostały ważne zmiany w dziedzinie reglamentacji rekordów powietrznych, które się przyczynią niewątpliwie do usunięcia dezorjentującego notowania niezmiernie zróżniczkowanych rekordów. Z dniem 1 lipca roku przyszłego pozostanie z 1339 istniejących obecnie kategorji rekordów tylko 167.

Redukcja przedstawia się w sposób następujący.

		dotychczas	obecnie
Klasa	A Balony kuliste	27	27
„	B Sterowce	16	16
„	C Płatowce	564	45
„	C bis Wodnopłatowce	564	45
„	D Szybowce	28	5
„	G Śmigłowce	140	29
		1339	167

Ponadto ustalono pojęcie nowego rekordu różnicy szybkości w klasach C, C bis i G.

ANGLJA.

Lot Londyn — Capetown (Afryka Południowa) rozpoczął w dniu 17 listopada znany w Warszawie pilot Allan Cobham.

Marszruta przechodzi przez Paryż, Brindisi, Ateny, Kair, Chartum, Kisama, Pretorję i Johannisburg.

CZECHOSŁOWACJA.

Zwycięstwo na zawodach Coppa d'Italia we Włoszech w dn. 22 listopada b. r. przypadło dwum czeskim pilotom. Pierwsze miejsce zdobył por. Jira na czeskim samolocie Avia B. H. 9, drugie pilot Fritch na Avia B. H. 11. Następne miejsca przypadły włochom, niemcom i francuzom.

Budżet lotnictwa na 1926 r. Przedstawiony w parlamencie czeskim preliminarz budżetu lotnictwa wynosi na lotnictwo wojskowe 158 miljonów koron czeskich (o 32 miljony więcej niż w roku bieżącym—przyp. red.) i na lotnictwo cywilne 32 miljony (t, j. o 18 miljonów więcej niż w r. b.).

FRANCJA.

Lot Paryż—Teheran. Persja, jako kraj wielki i bogaty, oddalony od Zachodniej Europy i nadto pozbawiony współczesnych środków komunikacji od dłuższego czasu zwraca uwagę polityków lotnictwa i przedsiębiorców, zarówno Niemców, reprezentowanych tam przez Junkersa (Lot Polski Nr 21) jak Anglików i Francuzów. Ostatnio towarzystwo Compagnie Internationale de Navigation Aérienne (dawne Franco-Roumaine) eksploatujące linję Warszawa—Paryż i Paryż—Bukareszt—Konstantynopol dokonało lotu organizacyjnego z Paryża do Teheranu na samolocie komunikacyjnym Blériot 56 z siln Jupiter 420 MK. Prowadził płatowiec szef pilot towarzystwa p. Nogues. Odległość Paryż—Teheran wynosi 5.500 km. via Zurich—Wiedeń—Sofja—Konstantynopol—Aleppo—Bagdad, którą pilot przebył w 34 godzin lotu. co daje przeciętną szybkość 162 km. na godz Lot ten dokonany został w 7 etapach w ciągu 6 dni—przeciętny etap wynosił od 4 do 5 godzin lotu. Z dużemi trudnościami spotkali się lotnicy, p. Nogues i p. Renty, w Konstantynopolu zanim uzyskali prawo przelotu nad terytorjum tureckiem—w Konstantynopolu lotnicy przebyli 12 dni.

Śmierć płk. Casse. W ub. m. zakończył życie w kwiecie wieku skutkiem operacji płk. Casse, szef Departamentu Komunikacji Powietrznej w Podsekretarjacie Stanu. Zmarły dowodził podczas wojny dyonem lotnictwa niszczycielskiego, po wojnie stał się nader czynnym i umiejętnym pracownikiem na polu organizacji lotnictwa cywilnego — początkowo, jako szef gabinetu Podsekretarza Stanu, potem objął, po generale Sacconey, departament komunikacji. Płk. Casse należał do zdecydowanych zwolenników organizacyjnej niezależności lotnictwa cywilnego i handlowego od władz wojskowych i nieraz w długich rozmowach przekonywał nas o słuszności przewodniej idei tego rodzaju organizacji.

Francja straciła w nim zasłużonego działacza lotniczego, a redakcja naszego pisma szczerego przyjaciela.

NIEMCY.

Fuzja komunikacyjnych koncernów. Dwa potężne koncerny komunikacji lotniczej Deutcher Aerolloyd i Junkers z których każdy dążył do opanowania sieci komunikacji lotniczej w Niemczech przyczyniały się wprawdzie w swem wzajemnem współzawodnictwie do wzmożenia wysiłków organizacyjnych w tej dziedzinie, osłabiały jednak ekspansję zewnętrzną niemieckiego lotnictwa komunikacyjnego co od dłuższego czasu było troską niemieckich władz opiekujących się lotnictwem

Według naszych informacji pp. Sachsenberg, z ramienia Junkersa, i Wronsky z Deutscher Aerolloydu doszli w Berlinie do porozumienia w sprawie sfuzjonowania obu koncernów. Niewątpliwie zjednoczenie obu towarzystw wobec paktu w Locarno da szczególną siłę ekspansji lotnictwu niemieckiemu.

Szkolnictwo lotnicze w Niemczech. W Warnemünde powstała nowa cywilna szkoła lotnicza przy wydatnej pomocy rządu i gminy. Celem szkoły będzie głównie szkolenie niezamożnych młodych ludzi, pragnących poświęcić się lotnictwu. Wobec tego gmina Warnemünde daje np. całkowite utrzymanie bezpłatnie uczniom szkoły.

Organizacja „Luftrat" wraz z przedstawicielami przemysłu lotniczego zamierza otworzyć szereg kursów doskonalących pilotów dla byłych lotników — celem przeszkolenia ich na nowych płatowcach Będą też otwarte liczne 6-miesięczne kursy dla początkujących lotników.

Firma Bornemann w Johannistahlu zajmuje się szkoleniem pilotów dla oblatywania płatowców, wypuszczonych z kilkunastu różnych wytwórni lotniczych; te ostatnie ponoszą odpowiednią część kosztów takiego szkolenia i zgóry angażują dla siebie personel z liczby uczniów kursów johannistalskich. Średnia techniczna szkoła lotnicza w Tegel „Aeronauticum" szkoli obecnie około 300 osób podobne do niej kursy techniczno-lotnicze w Baden i Heidelberg liczą po 200 uczniów.

Wyszkolenie lotnicze w Reichswer'ze. Oficerowie i szeregowi Reichswer'y odbywają ciągle, wbrew wyraźnemu zakazowi traktatu wersalskiego, lotnicze wyszkolenie pilotów w szeregu cywilnych szkół lotniczych różnych związków oraz przy wytwórniach materjału lotniczego W ostatnich miesiącach specjalny okólnik ministra wojny Gesslera zażądał od dowódców linjowych jednostek różnych broni przedstawienia wykazów kandydatów (oficerów i szeregowych) na podobny 6 tygodniowy kurs pilotów jeszcze w r. b.

Szkolenie lotnicze członków cywilno-wojskowych organizacji w Niemczech. Tak zwane Vaterländische Vereine (związki ojczyźniane) w Heidelbergu uruchomiły latem r. b w Baden-OOS specjalny kurs lotniczy dla członków nacjonalistycznych organizacyj cywilno-wojskowych. Kurs ten trwa 4 miesiące, dzieli się na 3 okresy: a) 4-tygodniowy kurs wstępny, teoretyczny przy jednem z kół lokalnych lotniczej organizacji młodzieży niemieckiej (tk zw. „Jungflieger-Ring"), b) następnie 4-tygodniowy kurs pilotowania płatowcami bezsilnikowemi i c) wreszcie 8-tygodniowy kurs pilotów na normalnych płatowcach szkolnych z egzaminem na pilota Do kursu są dopuszczani członkowie prawicowych nacjonalistycznych organizacji cywilno wojskowych, mający ukończone 18 lat życia i odpowiedni cenzus ogólno-kształcący i dobre zdrowie W kursie heidelberskim uczestniczy około 200 młodych ludzi.

ROSJA.

Trzecie zawody lotnictwa bez silnika. W końcu września i w październiku r b odbyły się na półwyspie Krymskim, w okolicach Feodozji (wzgórza Uzun-Syrt) III-e z kolei zawody szybowców. Wraz z szybowcami występowały też małosilnikowe płatowce. Ważnym momentem jest udział w tych zawodach zaproszonych na nie specjalnie najlepszych pilotów szybowcowych niemieckich. Jak wiadomo z Lotu Polskiego Nr. 26, Rosjanie brali udział w zawodach niemieckich. Podczas zawodów po raz pierwszy zorganizowano kurs nauki lotów na szybowcach i postanowiono zwrócić wielką uwagę na „szkolne" typy samolotów bez silnika — wyznaczone były na to nagrody „Awiachimu". Dnia 1/XI r b przybyło do Uzun-Syrt 28 szybowców (19 z Moskwy, 7 z Ukrainy,) oraz 7 niemieckich i 2 rosyjskie płatowce małosilnikowe Z szybowców zasłużyły na szczególną uwagę metalowy szybowiec słuchaczy Akademji Floty Powietrznej i nowy t. zw. szybowiec-parabola inż. Czeranowskiego. Wyniki zawodów nie zostały jeszcze dotąd urzędowo ogłoszone.

Nieoficjalne natomiast wyniki przedstawiają się następująco (według źródeł niemieckich). Czas lotu: Ferd. Schultz na „Moritz" 12 g. 6 min 22 sek,

Długość lotu: Nehring na „Konsul" 24,4 klm. (wysokość 435 m.).

Czas lotu z pasażerem: Hesselbach na „Margarethe" 5 godz 40 min.

Rekordy specjalne rosyjskie: Czas: Jakobczuk na „K P.I R 4" 9 godz. 45 min.

Wysokość: Arceulow na „K.P.I.R 4" 340 m. Podczas zawodów zabił się znany pilot Siernow

W ogólnej kwalifikacji w zawodach pierwsze miejsce zajął Nehring, drugie Schulz, trzecie Arceulow.

STANY ZJEDNOCZONE.

Narodowe Zawody Lotnicze. Doroczne zawody lotnicze w St. Zjednoczonych przyniosły w tym roku dwie niespodzianki. Pierwszą było osiągnięcie w walce o puhar Pulitzera szybkości 400 klm, mniejszej od rekordu ustanowionego przez Bonneta we Francji (448 klm/godz:) oraz od nieoficjalnego rekordu por. Williamsa (480 klm godz.); drugą — osiągnięcie przez por. Doolittle szybkości 397 klm godz. na wyścigowym wodnopłatowcu Curtiss'a podczas zawodów o nagrodę Schneider'a.

Zawody odbywające się na lotnisku Mitchell field podzielone były na szereg odmian, zależnie od rodzaju biorących udział samolotów.

Lot „do N. Yorku" przyniósł zwycięstwo K. W. Montee na samolocie własnego typu, który przyleciał do N. Yorku z S Monika w Kalifornji.

W zawodach o nagrodę Curtissa brało udział 15-u zawodników Zadaniem było 8-o krotne okrążenie 19,5 kilometrowego koła. Pierwsze miejsce osiągnął B L. Rowe na Th. Morse S 4 E z silnikiem Aeromarine 150 K.M. W zawodach tych zdarzył się wypadek śmiertelny, którego ofiarą padł brat znanego konstruktora samolotów, Burnelli. O nagrodę Związku Kupców N. Yorku ubiegało się 12-u zawodników

Warunki tego wyścigu były takie jak poprzednio, tylko moc silników dopuszczonych samolotów ograniczona była do mx. 200 K.M. Pierwsze miejsce przypadło w udziale popularnemu pilotowi „Casey" Jonesowi, na Curtiss-Oriole z silnikiem Curtiss C_6 160 K M. Jones osiągnął szybkość w postaci ± 217 klm godz. większą niż Lemaitre na Breguet XIX w zawodach o nagrodę firmy „Liberty". Lot o nagrodę „Liberty" zgromadził na starcie 15 samolotów, wśród których przeważały „De Havilland'y 4. B"

Nagrodę otrzymał kpt. Lemaitre na Breguecie XIX z silnikiem Renault 480 KM. osiągając szybkość 208 klm/godz. Drugie miejsce zajął por. E. B. Bayley na Douglas XO2.

Kpt. Pelletier D'Oisy, również na Breguecie z silnikiem Lorraine zajął czwarte miejsce.

W wyścigu tym charakterystyczną rzeczą było, iż za wyjątkiem samolotów francuskich, wszystkie pozostałe zaopatrzone były w silniki Liberty.

Trasa lotu obejmowała 290 klm. w 15-u okrążeniach.

Rozgrywka o nagrodę Aeroklubu stanu Detroit, oparta na rezultatach zestawienia wagi samolotu, ładunku, mocy silnika i osiągniętej szybkości na dystansie 160 klm, przyniosła zwycięstwo Jonesowi na Curtiss Oriole z silnikiem Curtiss C_6 160 K.M. Drugie miejsce zajął B. L. Rowe na S V.A.

Jones wyprzedził swych konkurentów o dwa pełne okrążenia.

O nagrodę „Aero Digest" ubiegało się 6 małosilnikowych samolotów. Pierwsze miejsce na dystansie 50 mil zajął Terry U. Dack na Powell Racer z silnikiem Bristol Cherub 18 K.M. w czasie 39 minut Wymieniony „Powell Racer" pilotowany przez J. A Faucher'a zajął pierwsze miejsce w następnym locie o nagrodę „Dayton Daily News" na przestrzeni 80 klm., osiągając szybkość przeszło 112 klm/godz.

Lot o nagrodę „Detroit News" dla samolotów handlowych na przestrzeni 195 klm. wygrał por. E. E. Harman na Huff Daland XLB z silnikiem Packard 800 K.M. osiągając szybkość 190 klm./godz.

Z kolei 10 Curtissów PW 8, z silnikami Curtiss D12—400 K.M. walczyło o nagrodę J. L. Mitchell'a. Pierwsze miejsce zajął por. T. K Matthews, osiągając na dystansie 120 mil szybkość średnią 262 klm./godz.

Ponieważ zwycięzca tego lotu zostaje dopuszczony w roku następnym do zawodów o puhar Pulitzera, por. Matthews będzie mógł w roku 1926 próbować szczęścia na samolocie wyścigowym. Najciekawszym punktem zawodów był lot o nagrodę Pulitzera.

Na starcie stanęły dwa samoloty wyścigowe Curtiss'a z silnikami 600 K M oraz cztery Curtiss'y pościgowe

Rozumie się, walka toczyła się między pierwszemi dwoma— Armją i Marynarką, między por. Betti'm i A. Williamsem.

Ten ostatni parę tygodni temu przy próbach osiągnął na wyścigowym Curtiss'ie 480 klm godz., na niego też liczono w tym locie.

Rezultat był niespodziewany: por. Bettis osiągnął szybkość 400 klm./godz., wyprzedzając Williamsa.

Zawody o puhar Schneider'a miały charakter zaciętej walki. Zgłoszono 7 samolotów: 3 amerykańskie, 2 angielskie i dwa włoskie, te ostatnie typu łodzi latającej. Jeden samolot angielski został w przeddzień uszkodzony, jeden włoski odpadł z powodu defektu silnika, tak samo jak i dwa amerykańskie.

Pierwsze miejsce zajął por. Doolittle na Curtiss Racer Army drugie H. Broad na Gloster Napier III — trzecie Briganti na Macchi 33.

Zwycięski samolot jest to ten sam, który zajął pierwsze miejsce w zawodach Pulitzera a któremu potem założono pływaki zamiast kół.

Waga z pełnem obciążeniem wynosiła 819 klg

Rozpiętość 6,7 m. Chłodnica umieszczona w skrzydłach, Silnik Curtiss V 1400 mocy 600 K.M. daje 2350 obrotów, śmigło metalowe. Następnego dnia por. Doolittle ustanowił światowy rekord szybkości na wodnopłatowcu na przestrzeni 3 klm. 397 klm godz. Należy zaznaczyć, że w tym roku zabronione było „pikowanie" przed trasą lotu, mające na celu zwiększenie szybkości.

WŁOCHY.

Lot z Włoch do Argentyny. Jak pisaliśmy w artykule wstępnym Lotu Polskiego Nr 26, Włochy na równi z Francją i Portugalją przygotowywują przelot do Buenos Aires. Jedna z tych wypraw a mianowicie mjr. Casagrande już została rozpoczęta w dn. 3 listopada z Sesto Calende do Lombardji.

W dniu tym Casagrande przeleciał do Genui, skąd następnego dnia odleciał do Barcelony. Lot odbyć się ma w 9 etapach z których 4 nad oceanem od wyspy do wyspy — ogólny przelot wyniesie 11.300 km. z tego 8000 km. nad Oceanem Spokojnym

Lot odbywa się na wielkim włoskim wodnopłatowcu Savoia 55 z włoskim silnikiem Asso—załoga oprócz pilota składa się z mechanika i radiotelegrafisty

Loty włoskie nad Europą. Lotnictwo wojskowe włoskie, dzięki poparciu jakie mu ze wszystkich sfer rządowych i społecznych jest udzielane rozwinęło w ostatnich czasach propagandę zagraniczną, obliczoną na wielką skalę. Niezależnie od lotu De Pinedo, o którym piszemy oddzielnie, dokonano na jesieni dwóch lotów okrężnych: jeden pod przewodnictwem majora Maddalena do północnych stolic Europy, drugi, na czele którego stanął pułk. Bolognesi do Europy wschodniej.

Wyprawa Maddaleny odbyła się na dwóch wodnopłatowcach metalowych „Macchi 24" Są to dwupłatowce o sztywnem belkowaniu, z kadłubem pośrodku, zaopatrzone w dwa silniki Lorraine-Dietrich, po 400 M K każdy. Pierwszym wodnopłatowcem kierował Maddalena, drugim kpt Guasconi, załoga każdego składała się z czterech osób.

Odlot nastąpił 17 września z jeziora Varese w Alpach, gdzie znajdują się zakłady Macchi'ego. Pierwszym etapem był Zurych, skąd lecąc nad Renem wyprawa przybyła do Rotterdamu. Od tej chwili mgły, deszcz i silne wichury prawie bez przerwy towarzyszyły lotnikom, którzy, mimo to, z lotu swego nie rezygnowali. W dniu 20 września byli w Texel, zaś 24-go, przez Borkum i Norderney stanęli w Kopenhadze. Następnemi etapami były: Göteborg i Stockholm, gdzie zatrzymano się kilka dni.— 2 października przybyto do Helsingforsu, 6-go do Leningradu. Na powrotnej drodze odwiedzono Talin (Rewel), Rygę, Gdańsk, przez kanał Kiloński doleciano do Texel, skąd poprzednio przebytym szlakiem wyprawa powracała do kraju. Dnia 13-go października wodnopłatowce wyleciały z Zurychu i w chwili, kiedy się znalazły nad przełęczą Splügen na wysokości około 2500 m. dostały się w gwałtowną burzę, skutkiem czego w pewnej chwili płatowce zostały porwane przez wichurę, która je cisnęła o skały Płatowce uległy strzaskaniu załoga jednak ocalała, i następnego dnia powróciła do Varese. Nieszczęśliwe zakończenie wyprawy nie pomniejsza zasług przebycia 10 000 km w powietrzu w najmniej sprzyjającej porze roku i bardzo złych warunkach atmosferycznych.

Eskadra płk. Bolognesi, o której jak i o poprzedniej komunikowaliśmy już czytelnikom, składała się z czterech dwupłatowców niszczycielskich Fiat B. R. 1. z silnikami Fiat 700 M K, prowadzonych przez płk. Bolognesi, por. Odolini, kpt. Torelli i por. Negroni. Wyruszyła ona 8 września z Turynu i przybyła do Rzymu 19 października, odbywszy następujące etapy w swej podróży: Udine, Wiedeń, Peszt, Białogród, Sofja, Konstantynopol, Bukareszt, Jassy, Lwów, Kraków, Peszt i Udine Za wyjątkiem samolotu por. Negroni, który wskutek uszkodzenia zmuszony był zatrzymać się w Budapeszcie, pozostałe odbyły całą podróż Na uwagę zasługuje przebycie etapu Udine-Wiedeń, który eskadra przeleciała podczas silnego deszczu i mgły w 110 minut, osiągając przy przelocie przez Alpy wysokość 4 300 m. przy pełnem obciążeniu.

Z NASZEJ BIBLJOTEKI

Tad. Garczyński „O władzę nad błękitami". Nakład L. O. P. P. „Symon chcąc przekonać cesarza o swej boskości obiecał mu, że w oczach całego świata wzniesie się do nieba Tłumy zgromadziły się by ujrzeć tak niezwykłe widowisko, a Symon dotrzymał obietnicy i wzniósł się. Była to siła djabelska, która mu pomagała, gdyż wonczas święty Piotr modlić się zaczął, moc piekielna upadła i czarodziej zleciał...

...Było to w trzynastym roku panowania Nerona... a więc dość dawno. Siły nieczyste w lotnictwie przestały istnieć, zostały z dawnych czasów jedynie baśnie, legendy i fantazje — a z nich się narodziło przed dwudziestu jeden laty lotnictwo wyraźne, określone, praktyczne i pożyteczne".

Ewolucja lotnictwa wraz z jego legendami jest przedmiotem świeżo wydanej przez Zarząd Główny L. O. P P. książki Tad. Garczyńskiego p. t. „O władzę nad błękitami". Przebogaty materjał, umiejętne beletrystyczne ujęcie przeprowadzenia rozwoju lotnictwa do czasów najnowszych, zastosowanie lotnictwa we wszystkich jego odmianach na wojnie, w przemyśle, handlu i życiu kulturalnego człowieka czyni ją niezmiernie zajmującą dla każdego.

Pod wpływem tajemniczej mgły baśni, jaką owiane jest poczęcie lotnictwa, pod wpływem trudów nieznanych ogółowi bojowników, przepojonych energją i wolą niezłomną, ozdobionych niezwykłemi przygodami „ludzi latających" za wszelką cenę chcących wydrzeć ptakom ich tajemnicę latania, trudów uwieńczonych sukcesami o jakich się przodkom naszym nie śniło, wszystko to czyni z suchej historji epopeję rycersko-romantyczną.

Styl i treść zdradzające wprawne pióro i autora obeznanego dokładnie z materjałem, czynią z tej książki istny kinematograf, w którym kolejno i płynnie przesuwają się przed oczami czytelnika obrazy zmagań człowieka z powietrzem i rezultaty jego triumfu.

Dzięki swym zaletom książka ta zainteresuje każdego inteligentnego czytelnika i będzie doskonałym darem gwiazdkowym dla dorastającej młodzieży. Podnieść należy wykwintną formę, bardzo liczne i doskonale wykonane ilustracje oraz niską cenę.



JANUSZ WILATOWSKI

Witaj Słońce!

„Bądź pozdrowiona światłości święta, córo niebiosów, najpierwsza zrodzona!"
Villiers de L'isle Adam (Milton).

Przy ciągle jednakowo powtarzających się odchyleniach wskazówki kompasu — Zaleski krążył już od godziny nad prawdopodobnym terenem swego lądowania. Wyleciał z Berna o godz. 10,25 przy silnym wschodnim wietrze, który pędził siwe, zbałwanione chmury, mknące pod samolotem, niby jakieś kotłowisko ponure, pełne grozy i nieulękłej potęgi.

Pomiędzy smugami tych brunatnych, ciężkich chmur, kiedy rozdzierały się na chwilę ich zasłony podczas przebytej drogi — Zaleski widział postrzępione szczyty gór, ogromne zwaliska spiętrzonych skał, granitowe złomy, fantastyczne, dzikie i dumne, wyrastające i ginące nagle niby rozbite stare zamczyska, pełne dziwacznych opowieści o zaginionych królewnach, zwycięskich królewiczach, czy też rycerzach chciwych łupiestw i mordów.

Górski wicher wyśpiewujący w swym wiewie wszystką grozę i całą moc owych skalistych olbrzymów — rzucał od czasu do czasu samolotem i zdawał się w swych szalonych poświstach naigrawać z człowieka, który pełen wiary w zwycięstwo motoru, prowadzonego zdecydowaną, dumną ręką, — szedł w zawody z nim, wichrem, jedynym i samowładnym dotychczas władcą górskich powietrznych przestrzeni.

Oczywiście w takich warunkach, kiedy trzeba było przebijać się brawurowym lotem poprzez zalegające wokoło chmury, jedyną orjentacją był kompas, własna przemyślna intuicja, wiara w siebie. Ciągle opanowany, z zimną krwią, nakazującą zapomnieć o obecności nerwów, — Zaleski prowadził swoją maszynę sprawnie, pełen tej najszlachetniejszej brawury, kawalerskiej fantazji, siły, energji, woli.

Kiedy mimo szczelnie pozapinanego futra — przejmujące zimno trzęsło ciałem, kiedy wicher, przewalając się bałwanami fal w przestworzach, miotał się z góry ku dołowi w zagłębienie siedziska, ciskając pilotowi prosto w twarz zlodowaciałemi sopelkami śnieżycy, — ręce ani na chwilę nie oderwały się od kierownicy, jedynego bezpieczeństwa i obrony w tym zwycięskim pojedynku człowieka z żywiołem.

Zaleski kochał się w walce o zdobywanie przestworzy. Kładł w nią całą swoją energję, cały zapał, wszystką wiedzę. Kochał się w lotach pełnych niebezpieczeństw, podstępnych zasadzek, nieoczekiwanych przeciwności, które zawsze pokonywał, zwyciężając, tam w górze, nietylko potęgę rozhukanych żywiołów, zwyciężając samego siebie, tnąc na odlew siłą swej męskiej woli pospolitą szarzyznę życia, wyzwalając się płomienistym duchem zwycięskiej brawury ze zwykłej, codziennej rzeczywistości, wiecznie monotonnej, takiej samej każdego dnia, powszedniej.

Kochał się w tych wyprawach, które czynił na własną rękę, biorąc tylko przed samym sobą odpowiedzialność za samego siebie i za swoją własność, ścigłego i sprawnego „Poteza", wypróbowanego towarzysza nieulękłych walk z atmosferą, przyjaciela wiernego i niezawodnego dotychczas.

Kochał się w pochłanianiu przestrzeni, w błyskawicznym pędzie wzlotów i podróży, szlakiem niezdobywanym dotychczas przez nikogo, ponad łańcuchami ośnieżonych górskich szczytów i głębinami ciemnych mórz, gdzie przewalają się ze wściekłą pasją bałwany, hucząc wieczystą pieśnią ciągle buntujących się morskich bezmiarów.

Siadając w Bernie do maszyny, Zaleski nie zrażał się zachmurzoną, mglistą atmosferą. Przewidział wszystkie przeciwności. Śnieżycę, ciemne zwaliska chmur, mgłę, unoszącą się nad górami, ogromne trudności lądowania w dolinie Aaru, wreszcie odnalezienie Gutannen, powziętego celu swej podróży. Przeciwności te podniecały go, były bodźcem do brawurowego czynu. Dumnie podniósł głowę. Wypowiadał im walkę. Zobaczymy kto zwycięży?! I poszedł w zawody...

A za zwycięstwo czekała go, tam w Gutannen, niemała nagroda. Spojrzenie dwojga zakochanych dziewczęcych oczu, które na całe życie miały być jego własne, oddane mu, miłujące, oczu jego narzeczonej...

Jan Marja Zaleski, człowiek wyrachowany, druzgocący przeciwności wyrastające na jego drodze niezwykłą siłą woli, hartem ducha, odwagą człowieka walki, — doznawał na przypomnienie wyrazu tych

oczu uczucia błogiego, które przechodziło niemal że w uwielbienie wręcz przeciwnych jego duchowej strukturze objawień duszy kobiecej, tego delikatnego kwiatu żyjącego w uśmiechu słonecznych promieni.

W tej chwili pokonał już największe trudności. Wszelkie prawdopodobieństwo, które nie zawodziło go prawie nigdy, mówiło mu, że oto znajduje się nad Gutannen. Już od godziny zakreślał koła równe, ciągle te same, czekając na odpowiedni moment, kiedy rozproszą się chociaż na chwilę zwaliska chmur i rozpłynie mgła, uniemożliwiająca planowanie, pokrywająca sino-szarym obłokiem ziemię. Opuszczał się niżej i znowu zataczał koła o takich samych średnicach. Napróżno jednakże czekał! Nie rozdzierały się chmury — mgła ciągle pokrywała dolinę.

W głowie pilotującego człowieka powstawała jakaś dzika zawziętość, pasja walki, która wzrastała ciągle, gniewna, wzbierająca tętniącą w głowie falą przypływającej krwi, wzrastająca w miarę ciągłego kluczenia po jednych i tych samych kołach, które zakreślała maszyna. Dość! No, już dość tego! — wołał do siebie Zaleski. Ale nic nie rozpraszało mgły, która zawisała ciągle nad doliną niepozwalając lądować. Wprawdzie nie było już wiatru, który przedtem w podróży nad szczytami huczał pieśnią grozy i pędził chmury. Nie było wiatru! Tem gorzej! Wiatr teraz był potrzebny. Spędziłby chmury, rozproszył mgły. Zaleski poczyna powoli tracić zwykłą mu równowagę czucia, woli, rozsądku. Krążenie takie monotonją swoją jest gorsze od walki z górską wichurą, z mrozem, z przenikliwym deszczem, zlodowaciałą śnieżycą, którą pokonał. Jest błędnem kołem, w którem najłatwiej utracić panowanie nad sobą. Pilot postanawia zrobić ostatnie wielkie koło, a później, później niechaj się dzieje co chce... Będzie lądował! W mgłę? Tak, tak w ową właśnie mgłę! Nic to, że może będzie leciał w paszczękę śmierci. Tyle już razy szczerzyła do niego zęby! Zaleski czuje, jak coraz bardziej wzbiera w nim chęć skończyć z tem wyczekiwaniem, niepewnością, sytuacją, szarpiącą jego żelazne nerwy... Wreszcie decyduje się. Nagłem podaniem się ku przodowi, obniża lot. Zatacza dwa koła coraz mniejsze, coraz niższe. Wreszcie rzuca się po prostej, lekko pochyłej linji, w dół, ku ziemi. Przebija się przez wał czarno-brunatnych chmur. Czuje wodę spływającą istnemi potokami po jego twarzy, zalewającą mu szkła na oczach. Nic to! Jeszcze coraz niżej, niżej! Oh! już, już! Kilka małych chwil i Zaleski zostawia poza sobą, w górze, ciemne zwaliska chmur. Poczyna się druga osłona — mgła. Tuż, tuż pod nią jest ziemia. Myśl, jak błysk krótka, czy nie uderzy skrzydłami o czyhającą zdradliwie przeszkodę, nie zaryje się dziobem, roztrzaskując na drobne kawałki swoją maszynę. Zaleskiemu wydaje się, że oto stoi teraz nad przepaścią śmierci. Już, już runie w ową przepaść za chwilę. Ale i teraz jeszcze podświadoma siła huczy mu nadzieją w piersi. Zmniejsza więc szybkość, płynie dalej.

Cóż to? Nagle jakieś ciepło czuje na twarzy, wzrok mimowoli pada na błysk złocisty, który drży na jakiemś mosiężnem okuciu, czy rączce.

Słońce! Słońce! — woła Zaleski z całych swoich sił, głusząc tym radosnym okrzykiem na małą chwilę nawet potężny warkot silnika. —

Promienie słoneczne przebijają się przez mgłę— przenikają białą zasłonę, rozpraszają. Tworzą lukę, przez którą widać zieleniejącą mapę ziemi. Radosne szczęście napełnia piersi lotnika. Dobry los i tym razem nie opuścił go. W ową lukę kieruje teraz aparat. Oblany zbawczemi promieniami słońca, które srebrzy i złoci, tam, w dole, całą dolinę — cały skąpany w wybawczej potędze słonecznych jasności, w aureoli blasku, — Zaleski ląduje pewnie, prawidłowo na łąkę, rozciągającą się równo, szeroko, daleko.

Tak, tak! Jest w Gutannen!

Kiedy po kilku odskokach zwycięski „Potez" zatrzymuje się — Jan Marja Zaleski w upojeniu najwyższej radości podnosi się z siedzenia, staje na krawędzi kadłuba, wyciąga ręce w górę i zrywając z głowy razem ze szkłami wilgotną jeszcze czapkę, woła w dumie Zwycięstwa, w szczęściu, które zalewa mu piersi, woła potężnie, trzykrotnie coraz głośniej, radośniej:

Witaj Słońce! Witaj Słońce!! Słońce!!!



Fotografja ś. p. Stefana Żeromskiego pochodzi z zakładu fotograficznego p. Pęcherskiego.

TREŚĆ ZESZYTU: *Sen. W. Januszewski*: O organizację państwową lotnictwa (list otwarty do p. Prezydenta Rzeczypospolitej). — „ * „ — Ś. p Stefan Żeromski. — *Mjr. S. G. Adam Stebłowski*: Pierwsze w Polsce zawody balonów wolnych. — *Płk. F. Bołsunowski:* Latawce we współczesnem zastosowaniu. — Lot Franciszka de Pinedo. — Rewja lotnictwa Anglji. — LOTNICTWO WOJSKOWE: Lotnictwo na manewrach w Zach. Europie. — Ubezpieczenie lotników wojsk. we Włoszech. — Echa lotnictwa sanitarnego. — NA POLU CHWAŁY. — KRONIKA MIĘDZYNARODOWA. — ŻYCIE W BŁĘKITACH: *J. Wilatowski:* Witaj Słońce!

Okładka — rys. kpt. Rudlickiego. Winiety i tytuły — rys. p. E. Głowackiego. „Kronika Międzynarodowa" i „Technika" — rys. p. Stef. Osieckiego

Redaktor: *J. Grzędziński.* **Wydawca:** *Liga Obrony Powietrznej Państwa.*

Drukarnia Rolnicza, Warszawa, Złota 24.